

La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo

Ivonne Suárez Pinzón

Doctora en Historia
Profesora Escuela de Historia
Universidad Industrial de Santander
Bucaramanga (Colombia)

Resumen

La aventura intelectual del presente artículo consiste en comprender el proceso complejo de exploraciones y luchas de las potencias coloniales por la dominación de los territorios de Darién y Panamá, espacios geoestratégicos en miras a la construcción de una comunicación interoceánica entre el Atlántico y el Pacífico.

La consciencia del pasado representado en siglos de dominación, aporta a la comprensión del pasado-presente de la misma región. Para muchos analistas, las crisis profundas y recurrentes vividas en esta zona de pasaje fueron generadas y son aún profundizadas por los Estados Unidos que requieren construir un nuevo canal interoceánico siguiendo la ruta del Darién trazada desde el siglo XIX por franceses. Mucha documentación hasta ahora no explorada, da luces sobre esta región histórica aún mal conocida y sobre los procesos de su devenir colonial y nos ayudan a comprender algunas de las razones del conflicto actual.

Palabras clave: Colombia, Colonialismo, Darién y Panamá

Darien province and Panamá isthmus: centuries in the heart of disputes for capitalist expansion.

Abstract

The intellectual adventure of this article is to understand the complex process of explorations and struggles of the colonial powers to dominate the geostrategic spaces of Darién and Panamá, in order to build an inter-oceanic communication between the Atlantic and Pacific.

The consciousness of the past represented in centuries of domination, brings to the understanding of the past-present in the same region. For many analysts, deep and recurrent crises experienced in this passenger area were generated and are still further deepened by the United States, which needs to build a new interoceanic canal along the Darien route, drawn by the French in the nineteenth century. A considerable amount of documentation as yet unexplored, sheds light on this historic region still poorly understood both on the processes of its colonial evolution and on some reasons of the current conflict.

Key words: Colombia, Colonialism, Darien, Panamá

Introducción

Desde el momento de la conquista española, la Provincia de Panamá y el Istmo del Darién fueron víctimas de los intereses de todas las potencias que se disputaron el dominio de esta región neurálgica en miras a la apertura de un pasaje interoceánico y, gracias a ello, a la obtención de un destacado lugar en las condiciones económicas y geoestratégicas de funcionamiento del capitalismo mercantil en expansión y traslación al capitalismo industrial. Durante cuatro siglos el territorio y su población fueron colonizados, explorados, descritos, expoliados, pero varias veces abandonados a una soledad generada en razón de haber sido territorios invadidos en medio de la lucha de poderes enmarcada en las contiendas por la dominación mundial y el enfrentamiento de intereses económicos determinados por las políticas imperiales coloniales.

A partir del violento choque colonial entre los tres continentes producido durante la invasión a América, el protagonismo político de la región fue evidente y el proceso de formación de un espacio y de un poblamiento pluricultural fue objeto de un gran número de relatos e informes administrativos y de muchas crónicas sobre el *descubrimiento* y conquista de Tierra Firme, es decir, del conjunto de provincias del Darién, Veraguas y Panamá, o de la Tierra Firme propiamente dicha, entendidas como región, tal como lo indicó en 1786 Antonio de Alcedo en *su Diccionario geográfico de las Indias Occidentales o América*¹.

¹ La primera provincia de Tierra Firme es la de Darién; sus límites son, al norte el Mar Caribe; al este Cartagena; al oeste Panamá y al sud el Océano Pacífico, y la provincia de Chocó [...] Panamá constituye

Los contactos entre la región y Europa comenzaron desde el nacimiento de las colonias americanas, primero con la conquista española y luego con los ataques de piratas y corsarios, las tentativas de establecimiento de nuevas colonias y el contrabando. El rol geopolítico de la región se hizo evidente desde los viajes de descubrimiento, siendo la costa norte la primera en acoger europeos. Desde el siglo XVI hasta finales del siglo XIX, todos consideraron el Istmo como una barrera entre los océanos que era necesario franquear. La cadena de invasiones coloniales o de exploraciones orientadas a la apertura de la comunicación interoceánica, dan cuenta de la importancia geoestratégica de la región y de los intereses de las potencias por su posesión en miras a la expansión del capitalismo.

A pesar de este hecho que a muchos nos parece un tanto conocido, autores como Renán Vega Cantor, Sandra Jáuregui G. y Luis Carlos Ortiz V., parecen ubicar la importancia de la región en el proceso mundial de expansión capitalista, como algo súbitamente adquirido a partir del nuevo rol que desde 1848 juegan en América Latina y el mundo los Estados Unidos. Presentando el objeto de su obra, ellos precisan:

[...] examinamos de manera global las condiciones que posibilitaron que Panamá se convirtiera en un territorio vital para el capitalismo mundial, en su acelerado proceso de expansión hacia el Pacífico, **sobre todo después del descubrimiento de oro en California en 1848**. Panamá fue incorporado al mercado mundial por sus ventajas geográficas, claves a la hora de disminuir el tiempo de viaje de mercancías y pasajeros y de aumentar las ganancias de las empresas capitalistas de los principales países de la época, particularmente de los Estados Unidos, el cual inscribirá desde entonces el istmo en su órbita de influencia[...] **solamente** a partir de la segunda mitad del siglo XIX, con el descubrimiento del oro de California al oeste de los Estados Unidos, Panamá se convirtió en la alternativa menos costosa para transportar seres humanos y mercancías entre ambos mares. Las características de Panamá adquirieron **súbitamente** una gran importancia en el proceso mundial de expansión capitalista.²

El texto que presentamos al lector, busca llamar la atención sobre la disputa capitalista imperial adelantada en la larga duración, durante más de cuatro siglos, en miras a la posesión de la región en razón de la trascendencia de la misma como zona de paso interoceánico, centro geoestratégico del mundo mercantil y corazón y motor del avance mismo del capitalismo, y ello, desde su incorporación a la esfera del capitalismo mercantil y de guerra que durante cuatro siglos libraron las potencias europeas por su ser las abanderadas de la expansión colonialista. Para ello, utilizamos

otra provincia de Tierra Firme, y a veces no la llaman más que Tierra Firme. La provincia de Panamá tiene por límites, al norte el Mar Caribe, al este la provincia de Veragua; al oeste Darién; y al sur el Mar Pacífico [...] La parte más al norte de las provincias de Tierra Firme, es la provincia de Veraguas, situada al sur del reino de Guatemala, en el norte de América. Veraguas está actualmente situada en la América del Norte. Sus límites son al norte, el Mar Caribe; al este, la provincia de Darién en el Sur de América, que está separada de Veraguas por la Canatagua; al oeste Costa Rica; y al sud, el Océano Pacífico. ANÓNIMO, *Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país*, Tomo I, Bogotá, Banco República, 1974, pp. 180, 182 y 188.

² VEGA CANTOR, Renán, JÁUREGUI G., Sandra y ORTIZ V., Luis Carlos, *El Panamá colombiano en la repartición imperialista*. Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, 303 p., p. 31-32. [El subrayado es mío].

principalmente documentos obtenidos en archivos y bibliotecas de Francia, pero estamos seguros que este recorrido podría ampliarse de manera substancial con pesquisas adelantadas en centros documentales de otras potencias del periodo, incluidos por lo menos los españoles, alemanes, holandeses, portugueses, belgas, italianos, ingleses y norteamericanos.

1. De la exploración y reconocimiento españoles del territorio, a los proyectos de comunicación interoceánica y al abandono de la región buscando protegerla del resto de Europa

A lo largo del siglo XVI fueron numerosos los españoles que exploraron Panamá y Darién, intentaron establecer poblamientos y reconocieron el lugar destinado a la apertura del pasaje interoceánico. A las exploraciones, la guerra y el despojo, se sumaron los intentos fallidos de someter a la población autóctona y de apertura de un camino interoceánico, negado a los españoles ante la presión de las potencias no europeas por el control de la región. Como veremos, a lo largo de todo el periodo de dominación española, la región tuvo gran importancia en el enfrentamiento de las potencias en miras a consolidar la expansión del capitalismo imperial.

Al parecer, Juan de la Cosa fue el primero en llegar a Panamá. En 1500 firmó en el Puerto de Santa María el primer Mapa del Mundo incluyendo a América. Después, el sevillano Rodrigo de Bastidas recorrió el Istmo del Darién en 1501. A su turno, el almirante Cristóbal Colón lo alcanzó en 1502, durante su cuarto viaje de exploración, cuando desembarcó en Bahía de Limón, desembocadura del Chagres, creyendo poder encontrar una comunicación marítima natural. En 1504, luego de su viaje de reconocimiento del contorno de la Tierra Firme, antes de reembarcarse en dirección del Caribe, Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa saquearon el pueblo indígena de Darién, sobre la costa occidental del Golfo de Urabá³.

La región aparece descrita en varios escritos de conquista, entre los cuales podemos citar: Crónica del Perú de Pedro Cieza de León, Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano de Antonio de Herrera, Vida de Vasco Núñez de Balboa de Quintana, Noticias historiales de Fray Pedro Simón, Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila en las Provincias de Tierra-Firme o Castilla de Oro [...], 1514-1541 de Pascual de Andagoya, Historia apologética de Bartolomé de las Casas, Suma de Geografía, 1519, de Martín Fernández de Enciso o Sumaria descripción del Reyno de Tierra Firme, 1575, de Alonso Criado de Castilla.

En 1508 España soñaba ya con implementar establecimientos estables sobre el continente. La Corona dio la orden de poblar la costa y creó las primeras Gobernaciones, a saber, Veraguas al oeste del Golfo y Nueva Andalucía al este. Vasco Núñez de Balboa,

³ Estas primeras informaciones, de hecho incluidas en muchos trabajos sobre la región, pueden referenciarse o incluso completarse en: ARAÚZ, Celestino Andrés, "Un sueño de siglos: El Canal de Panamá". En: *Revista Tareas* no. 123 Panamá: mayo-agosto 2006. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>.

Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa y Martín Fernández de Enciso recorrieron la región, batallaron contra los autóctonos y fundaron diferentes ciudades, inicialmente sobre la zona costera y luego al interior⁴. Nicuesa fundó Nombre de Dios y el Licenciado Gaspar de Espinosa se extendió a las provincias de Chiriquí y Burica, sobre el Darién. Al final de 1510 Fernández de Enciso y Balboa fundaron Santa María la Antigua del Darién⁵. A la búsqueda del Mar del Sur y El Dorado, Balboa prospectó las riveras del Atrato y León, en 1514 Francisco B Herrera recorrió el pasaje abierto en la cordillera frente a la ensenada Caledonia y Gabriel de Rojas fundó sobre el Atlántico, al borde del Aglasinaque, la villa de Acla, abandonada en 1532⁶. Años más tarde el Gobernador Pedro Arias Dávila descubrió en la región de Sabana y Chucunaque la línea más corta y más fácil de transitar en el Istmo Americano, terminando rectamente en el Puerto de Caledonia que él opina era la seguida por Vasco Núñez de Balboa⁷. Esta región fue el punto de partida de Balboa para el descubrimiento del Mar del Sur, como lo señala el Mapa del Darién donde se indica el lugar donde Balboa construyó sus bergantines sobre el Río de Balsas en 1515⁸.

Continuando las exploraciones, Gaspar de Morales atravesó el Istmo⁹ y, tal como lo señala Humboldt, Martín identificó la posible ruta de canal entre los dos océanos: “[...] el camino más corto, el que Alonso Martín de don Benito se hizo indicar por los indígenas para llegar a las playas del Mar del Sur, pertenece a la parte oriental del istmo y conducía al golfo de San Miguel”¹⁰.

En tanto, el Gobernador Balboa permaneció en la región y después de acciones de castigo de los autóctonos, garantizó a los caciques su autoridad, evitó imponer tributos y prohibió a los españoles el saqueo, pero en 1513, la Corona nombró a Pedrarias Gobernador interino de la Provincia de Castilla de Oro, antiguo nombre del Darién, presencia que suscitó conflictos con los naturales dado que él llegó a Nombre de Dios con instrucciones sobre imposición de tributos, censo y reparto de indígenas. Con la autorización del Obispo Juan de Quevedo y bajo la pena de ejecutar a quienes se resistieran a la orden, los conquistadores trataron de obligar a los indígenas a dar el oro necesario para el reabastecimiento de La Española. Los excesos fueron frecuentes y la locura extractiva de los invasores llevó al abandono de la nueva colonia. Decepcionado por este fracaso, Pedrarias buscó una nueva zona de acción¹¹. Según Puydt, en 1518 llegó a la Isla de Taboga y el año siguiente, una vez terminada la construcción de una

⁴ PUYDT, Lucien de, *L'isthme américain et le Canal colombien* Paris, Poitevin, 1863, p.7.

⁵ MELO, Jorge, “La conquista 1500-1580”, en: MELO, Jorge, (Dir.) *Historia de Antioquia*. Medellín, Presencia, 1988, p. 43.

⁶ PUYDT, Lucien de, *L'isthme américain*, p. 7.

⁷ LUENGO MUÑOZ, Manuel, “Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-6”, Biblioteca Nacional de Francia (Paris, en adelante BNF), Mapas Depósito Hidrográfico de la Marina, carpetas 169 y 170”, En *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones, 1961, p. 343.

⁸ MARCEL, Gabriel, *Quatrième Centenaire de la Découverte de l'Amérique*, Cartes et Plans BNF, Paris, 1892, p. 39.

⁹ PUYDT, Lucien de, *L'isthme américain*, p. 7.

¹⁰ HUMBOLDT, Alejandro de. *Cartas americanas*. Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1989, p. 161.

¹¹ MELO, Jorge, “La conquista 1500-1580...”

Dice Wyse que en 1521 Panamá fue promovida a Villa, la influencia del Darién disminuyó a medida que Panamá se volvía el lugar más frecuentado sobre el camino entre los océanos y en 1526 la sede episcopal pasó allí, desde Santa María la Antigua, mientras que muchos lugares de Castilla de Oro fueron abandonados, aun cuando La Cerna y Corzo hicieron en 1527 la exploración de casi todo el curso de la rivera Lagartos, hoy Chagres. A pesar de las tentativas realizadas en 1535 y 1536 por Gutiérrez, Francisco Cesar y Heredia para hacer renacer San Sebastián y Acla, los bucaneros fueron los únicos extranjeros presentes allí. En 1529 Álvaro de Saavedra Cerón, intérprete de las ideas de Balboa, propuso a Carlos V abrir un canal por el Darién, pero no tuvo eco. En 1534, después que el Emperador ordenó un estudio del terreno entre Chagres y el Pacífico, el Gobernador de Panamá concluyó que el cruce era imposible¹⁴.

Era época de navegación y exploración marítima decisivas para el conocimiento de la tierra y la expansión del capitalismo europeo. En 1528 el navegador portugués Antonio Galvão señaló la posibilidad de abrir un canal por Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o Darién meridional y propuso de nuevo la obra a Carlos V¹⁵. En 1846 José A. Cuella recordaba que a partir de entonces se reconoció la posibilidad de hacer un canal por el oeste de Panamá entre los ríos Chagres o Trinidad y Grande o Caimito¹⁶. El canal no se construyó, pero entre 1532 y 1534, bajo la orden de Carlos V, se comenzó el camino español entre Cruces y Panamá¹⁷. La precisión con la cual se imaginó el proyecto de un canal desde el siglo XVI fue notable. En 1551, en su Historia de las Indias, López de Gomara tuvo en cuenta la unión de los océanos a través de tres pasajes posibles, los cuales, de acuerdo a la opinión de Arosemena, parecen ser los mismos que llamaron la atención de los expertos el siglo XIX, cuando se decidió su apertura: 1° Chagres, 2° Nicaragua, 3° Tehuantepec. Este autor señaló que a lo largo del período de dependencia colonial de la administración española, se recibieron proposiciones de parte de ingleses y franceses en el mismo sentido, las cuales encontró Humboldt en el Archivo del Consejo de Indias¹⁸. La apertura de un canal fue igualmente prevista por Felipe II en 1556, pero él renunció al proyecto porque el Consejo de las Indias Occidentales se opuso violentamente. En efecto, temían que una vía de navegación abriera a otras naciones del globo, el beneficio de riquezas hasta entonces explotadas sólo por España¹⁹.

A partir de 1550 la entrada de navíos extranjeros y la navegación por el Atrato y sus afluentes fueron prohibidas bajo pena de muerte. La prohibición muestra que del lado español se estaba consciente del peligro que representaban los piratas y bucaneros

¹⁴ WYSE, Lucien Napoléon, "El canal de Panamá, el istmo americano, exploraciones, comparaciones de trazados estudiados, negociaciones y estado de los trabajos", *Revista Lotería*, Panamá, 1958, p. 99-100.

¹⁵ WYSE, Lucien, *Le canal de Panama, l'isthme américain*, Paris, Hachette, 1886, p. 73.

¹⁶ AROSEMENA, Justo, "Examen sobre la comunicación entre los océanos", Bogotá, José A. Cuella, 1846. En *Pensamiento constitucional del Istmo de Panamá* 1886, Bogotá, Banco República, 1996, p. 109.

¹⁷ En 1829 Wheelwright, Agente Superior de la Compañía Inglesa de Barcos a Vapor del Océano Pacifico, verificó la ruta empedrada entre Cruces y Panamá. CHEVALIER Michel, *L'isthme de Panama*. Examen historique, Paris, Gosselin, 1844, p. 110.

¹⁸ AROSEMENA, Justo, "Examen sobre" p. 122.

¹⁹ RUIZ, Luz Nidian, *La sécession de Panama à travers les sources diplomatiques*, Doctorat 3° cycle, Paris I, 1987, p. 5 ; PUYDT, Lucien de, *L'isthme américain*, p. 9.

apoyados por las potencias que, usándolos como avanzada de la guerra marítima, buscaban garantizar la expansión de Europa²⁰. Para protegerse, España buscó aislar los territorios para mantener su poder y monopolio comercial, en tanto que sus enemigos ampliaron el contrabando, atacaron los puertos y penetraron en el territorio, particularmente en zonas reconocidas como lugares neurálgicos. El Gobierno de Antioquia, cuyo territorio incluía el puerto de Urabá, fue creado en 1569²¹, pero como lo recuerda Luengo, la zona estratégica de Panamá y Darién fue casi abandonada por los españoles, quienes no tuvieron éxito en implantarse allí, y considerando que podían sustraer la región a la presión ejercida por las otras potencias europeas, abrieron las posibilidades al comercio que deseaba prohibir la Corona de España. Dado que la población indígena, especialmente la del Darién, mantenía relaciones distantes con los españoles, pudo participar en intercambios con ingleses, holandeses y franceses, potencias que aspiraban a controlar la región mediante expediciones militares y la piratería oceánica²².

Después de la fundación del Fuerte de San Lorenzo en la desembocadura de Chagres y de Colón en 1582 y Portobelo en 1584, numerosas ciudades se mantuvieron, pero otras dejaron de existir y en 1598 Nombre de Dios, después de casi un siglo de actividad portuaria, cedió a Portobelo el monopolio como punto terminal del istmo²³. El padre Acosta se opuso al crecimiento comercial de la región y a la apertura de un canal. En 1588 amenazó con la venganza de Dios a quienes trataran de cambiar el orden de cosas creadas por la Divina Providencia y estigmatizó la intención impía de unir artificialmente los océanos que la voluntad del Todopoderoso había deseado separar. Esta especie de excomunión frenó los ardores y finalmente el Gobernador Pascual de Andagoya declaró imposible la realización de estudios para abrir un canal, decisión que fue confirmada por el Gobernador Acosta²⁴.

En el siglo siguiente entre los raros administradores que se desplazaron a la región estuvo el Obispo Lucas Fernández de Piedrahita quien inspeccionó la cuenca del Tuyra en 1648 y fundó los pueblos Tuyras y Payas²⁵. Para asegurar la protección de la ruta transístmica entre Cruces y Panamá, el Obispo y el Presidente de la Audiencia previeron en 1661 la creación de otros de pueblos de indios²⁶.

Ya en el siglo XVIII, en tiempos de licencias comerciales otorgadas a particulares, el español Simancas recorrió la costa norte en 1754 a fin de informar a su gobierno sobre los aventureros extranjeros, bucaneros franceses que habitaban allí casados con indias

²⁰ PARSONS, James, *Urabá: salida de Antioquia al mar*, Medellín, Banco República, (s.d.), p. 34.

²¹ URIBE de H., María Teresa, *Urabá: ¿Región o territorio?*, Medellín, INER, 1992, p. 16.

²² LUENGO MUÑOZ, *Génesis de las expediciones...* p. 24.

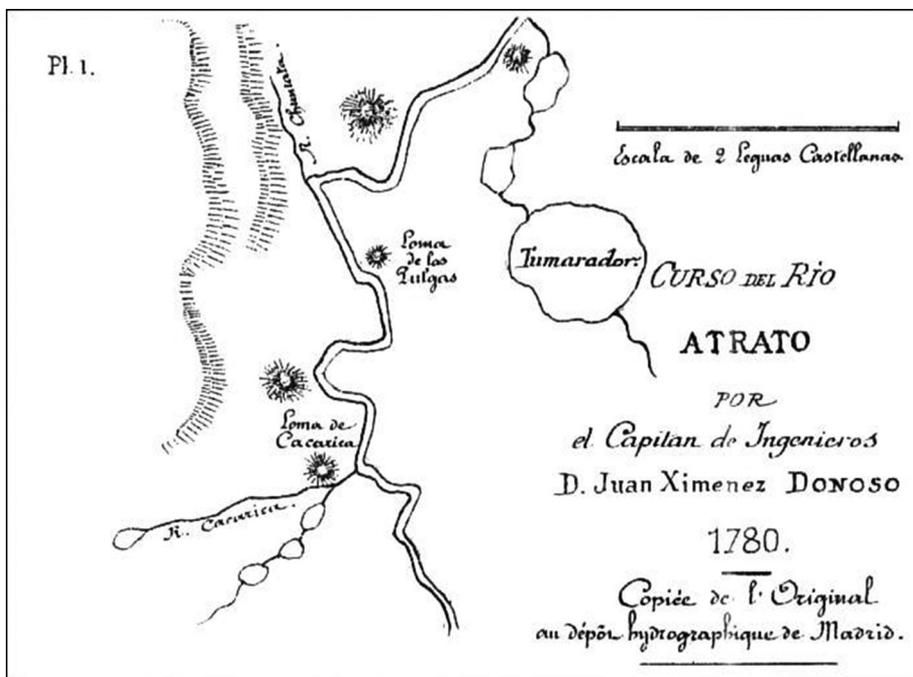
²³ JAÉN, JAEN Omar, *Population et peuplement...* p. 56; LUENGO MUÑOZ, *Génesis de las expediciones...* p. 24.

²⁴ LEMAITRE, Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia. Una historia que parece novela*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972, 724p., p. 81.

²⁵ LUENGO MUÑOZ, *Génesis de las expediciones...* p. 24.

²⁶ Lettre de Bernardo de Eysaguirre, évêque de Panama au Roi, Panama le 28 mars 1661, A.G.I., Panama 101. En: JAÉN, *Population et peuplement...* p. 73.

y, hacia 1760, el Virrey La Cerda hizo realizar el estudio hidrográfico de la costa, entre Cartagena y Portobelo²⁷. Para combatir los contrabandistas y poner bajo su control a los indígenas, el gobierno propuso la construcción de un fuerte en la desembocadura de Caimán sobre la costa occidental del golfo del Darién, para vigilar los ríos Atrato y León, enviar el cacao a Cartagena, abrir el acceso al Sinú y aprovechar la relación con los indígenas, quienes contrario a los de la costa del Darién, no compraban mercaderías inglesas. La proposición no tuvo éxito en lo inmediato porque el gobierno carecía de recursos, pero fue realizable veinte años más tarde cuando en 1784 la Corona decidió fortificar Mandinga, Concepción y Caledonia en el Darién, y San Carlos de Caimán, en Urabá, que luego fueron abandonados²⁸. En 1780, el capitán de ingenieros Juan Ximénez Donoso trazó con mucha precisión el curso del río Atrato, tal como puede verse en el mapa que mostramos a continuación y, el año siguiente, también Ariza, último Gobernador de Castilla de Oro, abrió un camino entre Príncipe y Carolina en miras a comunicar los océanos. Al mismo tiempo escribió un informe y pidió a Murillo y Mata rectificar el mapa de la región istmica²⁹.



Mapa 2. Curso del Río Atrato por D. Juan Ximenez Donoso, 1780. Copia del original del Depósito Hidrográfico de Madrid, Pl. 1, manuscrita³⁰

²⁷ WYSE, El canal de Panamá, 1958, p. 102.

²⁸ PARSONS, James, *Urabá: salida...* p. 32.

²⁹ Ese curioso documento encontrado más tarde en los viejos archivos del Consejo de Indias de Sevilla, fue publicado en Washington en 1866 por el Almirante Davis. WYSE, *Ibid.*, p. 124.

³⁰ CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE, Commission de Vérification, Paris, Challamel, 1876, p. 4.

Luego de la liberación del comercio de España y la apertura del Atrato, comenzó nuevamente la implementación de exploraciones en el istmo, por Morales en 1786 y por Manuel de Milla Santa Ella, autor de un diario de expedición redactado en 1788, año en el cual el padre Antonio de Cereso hizo abrir en el Darién el Canal del Sacerdote³¹. En 1787, españoles e indígenas firmaron un tratado de paz que hizo cerrar las minas y abandonar el territorio al punto que hasta el fin de la administración colonial española cesó toda tentativa de incursión extranjera en esta parte del istmo³². Hacia el fin del siglo el piloto vizcaíno Goyeneche propuso al Rey estudiar la posibilidad de un canal por el Darién. Le prohibieron bajo pena de muerte decir una sola palabra sobre tal proyecto. El Diccionario geográfico de las Indias Occidentales constató igualmente que la navegación del Atrato fue prohibida con rigor. Goyeneche argumentó que la comunicación entre el Mar del Sur y el Atrato, por Cupica y el río Napipí era cosa fácil, porque se conocía bien³³. A pesar de todos los esfuerzos de las autoridades de la época por colonizar la región, los Gobernadores siguientes no lo hicieron y al momento de la llamada guerra de Independencia, Panamá y Darién parecían abandonados.

A comienzos del siglo XIX el interés por la región continuó. En 1809 los administradores coloniales organizaron investigaciones en el golfo de San Miguel y la ensenada Mandinga y su informe se conserva en el Depósito Hidrográfico de Madrid³⁴. En los Archivos de Bogotá, Antioquia y Chocó, los documentos muestran que las incursiones de los asaltantes se volvieron más frecuentes entre 1800 y 1810. Parece que las autoridades no hicieron el camino por el golfo de Urabá, temiendo ser atacadas³⁵. Sin embargo, en 1814 las Cortes decidieron la construcción de un canal marítimo de gran navegación y consideraron para ello la posible constitución de una compañía, pero el proyecto no se adelantó³⁶.

Las potencias enemigas comprendían muy bien la importancia estratégica de esta región, donde se habían sucedido durante tres siglos, exploraciones, conquistas y devastación colonialista. Durante ese tiempo, ellos habían recogido informaciones sobre esta región sustraída a la administración de una España angustiada de dar a conocer al mundo los recursos que podía ofrecer al comercio, la colonización o la comunicación interoceánica³⁷. Así, se estableció la dinámica mercantil del contrabando

³¹ El cura de Novita, Antonio de Cereso, administrador de una propiedad de la familia Mosquera de Popayán, y Francisco Sea representante de las Salinas, resolvieron poner fin a las interminables querellas de límites y hacer cruzar un foso de demarcación entre el Perico y la Raspadura. Luego de las lluvias torrenciales del invierno, este canal puede todavía hoy permitir a pequeñas piraguas pasar de un océano al otro sin transporte por tierra. WYSE, *Le canal*, 1886, p. 122.

³² PUYDT, Lucien de. *L'isthme américain*, p. 41.

³³ WYSE, *Le canal*, 1886, p. 125.

³⁴ HUMBOLDT Alejandro de, *Cartas americanas*. p. 162.

³⁵ PARSONS, James, *Urabá: salida* p. 34.

³⁶ RUIZ Luz Nidian, *La sécession* p. 6.

³⁷ Roger retomó una citación de Humboldt: Va a terminar el tiempo en el cual España, por una política quisquillosa, podía impedir a otros pueblos un camino a través de las posesiones que ella ha tanto tiempo ocultado al conocimiento del mundo entero [...] Conocemos viejos mapas españoles donde, el magnífico golfo de San Miguel, sobre el Pacífico, en el corazón del Darién, no está indicado, en otras, se ha descuidado ubicar

marítimo con Jamaica, Santo Domingo y Cartagena y el contrabando terrestre con Santa Fe de Antioquia³⁸.

2. Bucaneros, piratas, corsarios y exploradores: las potencias capitalistas Europeas disputan la posesión Española de la región

Desde la década del treinta, bucaneros, portugueses, ingleses y franceses estuvieron presentes en la región. En esta época el istmo era ya percibido como zona que unía dos masas oceánicas, pasaje transistmico con dos puntos terminales, el Atlántico y el Pacífico³⁹. Que la zona atraía la envidia de las potencias se hizo evidente cuando en 1541 visitó Panamá el historiador italiano Benzoni⁴⁰. Algunos mapas franceses de mediados del siglo XVI muestran la importancia que dieron a la región los cartógrafos, quienes estimulados por la codicia de los imperios, se aproximaban cada vez más a una descripción de la tierra. En los fondos de la Biblioteca Nacional de Francia encontramos dos mapas dibujados por André Thevet, Angoumoisín, cosmógrafo del Rey. Uno titulado [...] Del Estrecho de Magallanes y de ese del Darién⁴¹, y otro en donde se lee: [...] Villa de Nombre de Dios (cerca de las islas del Jefe de la Cautiva): [...] El puerto de esta villa está inclinado por el norte que es bastante grande para contener muchos navíos [...] ⁴². A mediados de ese siglo en otro mapa podemos leer: Sobre este precioso mapa francés no se ve sino el istmo del Darién [...] ⁴³.

Como afirma Luengo, el pirata Francis Drake recorrió el territorio en 1572, cuando concibió el plan para saquear Nombre de Dios y Santa Cruz. En 1573 desembarcó allí sin dificultad, saqueó la ciudad, penetró muy lejos en el istmo y llegó cerca de Panamá, después de atravesar Chagres, que correspondía grosso modo a la vía de pasaje durante la administración española. Más tarde Oxenham atravesó el corazón del Darién en 1575, hizo construir un bergantín para navegar en el golfo San Miguel y tomó la ruta del Mar del Sur. Después, fueron numerosos los piratas que siguieron su ejemplo, lo cual muestra la vulnerabilidad de la región, dado que el golfo quedó sin defensas después de ser abandonado por las autoridades españolas. El comportamiento violento de los españoles dejó trazas en la región y a lo largo del siglo XVII los franceses y holandeses fueron menos rechazados por la población autóctona cuando trataban de colonizar la región. Para aprovechar el abandono español y avanzar el

la ribera o más bien el río Sabana que se vierte en ese golfo. En diversos escritos españoles donde se considera bien señalar el golfo y el río, se afirma que son inabordables, que el San Miguel está lleno de trampas, etc., etc. [...] Los viejos escritos españoles de los cuales hablamos dicen también gustosos que los indios del Darién eran caníbales, mentira desmentida por M. de Humboldt. ROGER, Paul André, *Coup d'œil...* p. 4-5.

³⁸ URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región o territorio?*... p.16-17.

³⁹ JAÉN, Omar, *Population et peuplement dans l'isthme de Panama*, Université de Paris I, Doctorat d'état, 1975, p. 68.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 55.

⁴¹ Paris, Chez les héritiers de Maurice de la Porte, 1557. En: DUVIOLS, Jean-Paul, *Voyageurs français en Amérique*, Paris, Bordas, 1978, pp. 38-39.

⁴² BNF, Fonds français, n° 15452 et 15453 (413 et 230 f.), En: *Ibid.*, p. 62.

⁴³ BNF, Cartes. Bd. IV, En: MARCEL, Gabriel, *Quatrième...* p. 33.

comercio prohibido por la Corona, los corsarios provenientes de cuatro puntos de Europa vinieron a poblar Panamá y Darién y confirmaron su situación estratégica. Así, la presencia de viajeros y filibusteros se convirtió en pieza importante del juego político y económico entre las potencias⁴⁴. A pesar de ello, tras el fracaso de Drake y su muerte en 1596 durante el ataque a Portobelo y después de otras tentativas lanzadas por Parker contra el mismo puerto en 1601, pareciera que nadie se lanzó a la aventura durante más de medio siglo. Las acciones piratas se concentraron sobre Jamaica, que pasó a posesión inglesa a mediados del siglo XVII y sobre la Isla Tortuga, francesa a partir de 1665. Las potencias europeas adelantaban la guerra contra España por medio de filibusteros y la acosaban sin cesar a pesar de los Tratados de Paz firmados con Francia en 1598 y con Inglaterra en 1604 y de la Paz de Westfalia firmada en 1648⁴⁵.

Las colecciones de mapas y planos identificados en Francia en la Biblioteca Nacional, los Archivos Nacionales y el Servicio Histórico de la Armada de Tierra - Biblioteca del Depósito de la Marina, permiten de nuevo observar a mediados del siglo XVII la presencia de las potencias mercantilistas no hispánicas, caracterizada por fenómenos de circulación plasmados en documentos geográficos, entre ellos el mapa de Paccaroni titulado Delineación de la tierra y ciudad de Panamá⁴⁶, una Carta de la República de Colombia, o el mapa llamado Nova Isthmi Americani, qui et Panamiensis ítem Dariénsis [...]⁴⁷.

A lo largo de todo el siglo XVII la característica de la región fue la presencia de potencias europeas diferentes de España. Piratas y filibusteros desarrollaron el comercio de contrabando interceptando las naves españolas o preparando la toma y el control de puertos claves del comercio español, tales como Cartagena y Portobelo, atacados por sir Henry Morgan en 1665⁴⁸. En suma, nuevos actores de la expansión capitalista se instalaron entonces sobre este territorio expuesto a todos los conflictos: fueron ellos los piratas y colonos europeos provenientes del Caribe, Holanda, Inglaterra y Francia que buscaban en Urabá una base logística para el control comercial del territorio, encontrando allí un refugio, pero sobre todo una base estratégica que podían utilizar sin ser inquietados y que multiplicaron las tentativas de poner fin al monopolio español.

De lo anterior dan cuenta diversos documentos que relatan las exploraciones adelantadas por potencias no españolas. Un año antes del establecimiento español en Gorgona en 1667, en las Relaciones de viaje de François Corea después de su estadía entre 1666 y 1697, publicadas el año de 1722, se lee: [...] Nombre de Dios, Panamá, Portobelo [...] Nueva Granada, Cartagena, Santa Marta [...] Costas hacia el Golfo de Paria. [...]⁴⁹. En el mismo sentido se destaca el texto de Alexandre-Olivier Øxquamelin, publicado en 1686, entre cuyos apartes se encuentran:

⁴⁴ LUENGO MUÑOZ, Manuel. *Génesis de las expediciones...* p. 24.

⁴⁵ *Lettre au Roi*, datée à Panama le 8 août 1864. A.G.I., Panama 99. En: JAÉN, Omar, *Population et...* p. 214.

⁴⁶ BNF, Cartes Paccaroni 46. En: MARCEL, Gabriel, *Quatrième Centenaire* p. 27.

⁴⁷ ANONYME, Archives nationales (CARAN), NN 173-33; ANONYME, CARAN, NN 173-102.

⁴⁸ WAFER, Lionel, *Viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién*, Panamá, Im. Academia, 1960, p. 51.

⁴⁹ DUVIOLS, Jean-Paul, *L'Amérique...* p. 136-138.

“Historia de los aventureros ocurridas en las Indias, [...] de los habitantes de Santo Domingo y de la Tortuga, [...] Toma de Panamá por Morgan; [...] Incendio de Panama. [...] Esta villa estaba rodeada de muy bellos jardines y casa de descanso que pertenecían a muchos mercaderes, que puede decirse eran los más poderosos de las Indias del Rey de España [...] Hábitos de los indios de ese país (Mosquitos) [...] Mapa del Istmo de Panamá”⁵⁰.

Los Capitanes William Dampier y Lionel Wafer visitaron en 1668 la región entre las islas San Blas y el río Bayano y recorrieron la costa septentrional del istmo. El primero la describió en su Nuevo viaje alrededor del mundo, del cual copiamos un mapa trazado por este bucanero inglés en 1687, que muestra su conocimiento de la región. Por su parte Wafer, autor de Viajes al Istmo del Darién, examinó la costa sur y Panamá que los Españoles deseaban abandonar y alcanzó la isla de Gorgona y las islas Samballas en el archipiélago Mulatas⁵¹. En esta época de exploraciones también se publicó en 1670 una “Proposición anónima para hacer en Francia una Compañía para las Indias Occidentales [...] Del istmo donde están Portobelo y Panamá; [...] Se debe comenzar este dibujo por el ataque de Cartagena, Portobelo y Panamá”⁵².

La presencia de piratas y corsarios continuó. En 1671 el filibustero inglés sir Henry Morgan incendió la villa de Panamá⁵³. Entre este año y 1677 los piratas franceses Lasoné Bournenot y La Sonde pactaron alianzas con los caciques de la costa contra su enemigo común, los españoles y les proporcionaron armas, protección y apoyo logístico. En intercambio, demandaron permiso para recorrer el territorio indígena y obtuvieron guías para orientarse en el complejo tejido de riveras, ríos, quebradas y pantanos. Recordemos que entre 1675 y 1678 se produjeron los ataques contra el fuerte de Chepo situado sobre el eje Portobelo-Panamá, que se suponía debía proteger la ruta por la cual transitaban los esclavos con destinación al Perú⁵⁴. Según la narración que hicieron algunos corsarios a Lionel Wafer, el capitán Coxon, La Sonde y sus compañeros entraron en 1679 en el puerto de Escribano para atacar Portobelo⁵⁵. En el curso del mismo año, después de un combate contra las naves españolas cerca de San Blas, Dampier atravesó el istmo de la bahía Caledonia al golfo San Miguel y en Tuyra saqueó el Real de Santa María, donde estaba el oro de las minas de Cana. Sobre esa redada Davis escribió su libro *La última expedición a las minas de oro de Cana*⁵⁶. Wafer permaneció en Puerto Real, pero el 5 de abril de 1680 se unió a los bucaneros Basile Ringrose Sawkins, Pierre Harris, Hobby, Coxon, Walter y Bolmen

⁵⁰ Paris, Chez Jacques Le Febvre. MDCLXXXVIII. 2 vols. In-12. 1^{er} vol. : 12f, 248 p. 16 p. 2 cartes, 2e vol., 3 f, 285 p., 16 p. 1 carte. En: *Ibid.*, pp. 101-103.

⁵¹ [...] un número considerable de buques puede hallar siempre lugares propios para anclar en la parte interior de una u otra de esas pequeñas islas. Por eso han sido el lugar de reunión más común de los corsarios [...] WAFER Lionel, *Viajes de Lionel* p. 47.

⁵² Manuscrit de la BNF, Fonds Colbert n° 31. Folio 426 à 429. En: DUVIOLS Jean-Paul, *L'Amérique espagnole*, p. 96.

⁵³ *Ibid.*, p. 69

⁵⁴ URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región o territorio?* p. 16.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 69.

⁵⁶ LEMAITRE Eduardo, *Panamá y su separación ...*p. 100-101.

quienes, para caer sobre Santa María, atravesaron el Darién bajo órdenes del capitán Bartolomé Sharp y después de algunas tentativas de someter Panamá, tomaron la ruta al Perú. La expedición se dividió en dos. El grupo de Guillermo Dampier volvió al Darién con Wafer, quien fue herido y permaneció entre los indígenas de Chucunaque, experiencia que relató en el libro ya citado⁵⁷.

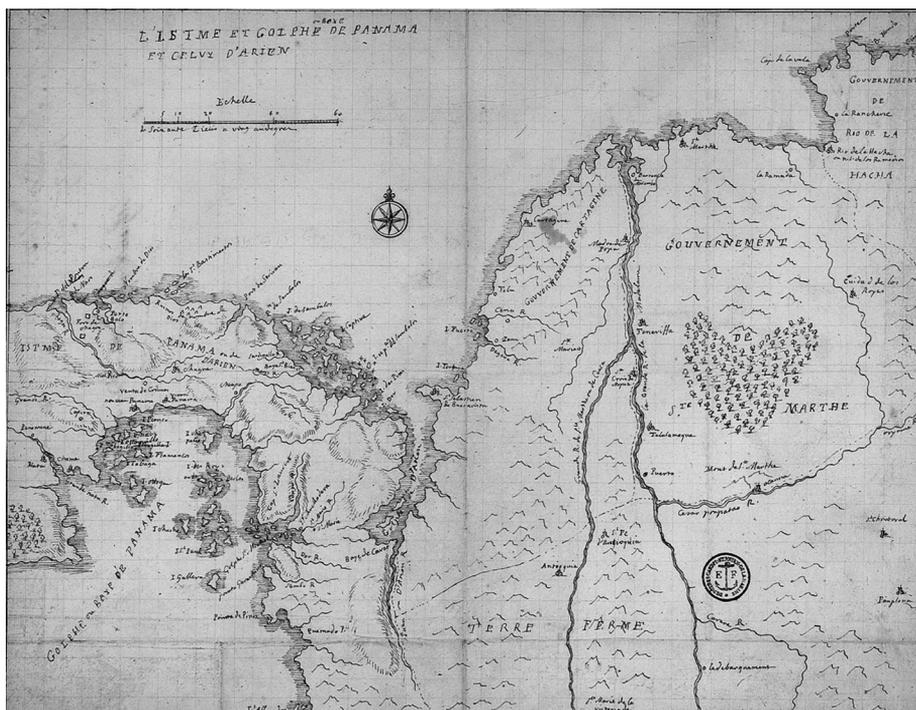
Los esfuerzos por dominar la región continuaron. En efecto, David la atravesó en 1682 y dos años más tarde, 800 hombres venidos de Jamaica en apoyo de tres barcos piratas que operaban en el Pacífico trataron de tomar posesión del territorio⁵⁸. Desde ese año el Cabildo de Santa Fe de Antioquia guardó documentación relativa a las incursiones de piratas franceses e ingleses entrados por el Atrato⁵⁹. Uno de esos viajes fue el de sieur Raveneau de Lussan en 1684, quien publicó en París su *Diario de viaje hecho a la Mar del Sur, con filibusteros de América en 1684 & los años siguientes*, donde puede leerse: *Pasaje a través de la Tierra Firme de América para ir a ganar la Mar del Sur: Los españoles son los solos extranjeros que poseen ese país desde la injusta usurpación que hicieron a sus originarios, de los cuales se rindieron maestros*

⁵⁷ WYSE, Lucien Napoléon, *El canal de Panamá...* 1958, p. 100-101.

⁵⁸ La ruta del Darién se hizo familiar y segura para los piratas [...] así se explica el éxito de Sharpe (1679-80) que hizo que muchos quisieran imitarle [...] El istmo se atravesaba siempre por el Darién, con la ayuda de los Cunas. Además, en su costa, la bandera de los filibusteros ondeaba en los últimos decenios del siglo XVII sobre muchos navíos de las Indias Occidentales [...] a las reclamaciones formuladas contestó Carlos II de Inglaterra que, aunque deseaba mantener la paz con España, ésta no existiría jamás en las Indias, respuesta que fue origen de la Cédula de esepcions p.^a ntros. Corsarios. [...] La amistosa acogida que los indios del Darién brindaron a los extranjeros, permitió a piratas y contrabandistas aperebirse de las posibilidades que aquel territorio abría para el comercio entre los dos océanos & llegaron a conocer la costa y los pasos de las selvas y ríos del interior mejor que cualquier español y proporcionaron a Inglaterra y Francia noticias exactas del fallo que la región de los indios Cunas suponía en el sistema defensivo español. LUENGO MUÑOZ Manuel, *Génesis de las expediciones...* pp. 358-359.

⁵⁹ La debilidad del dominio español en Urabá [...] atrajo a otras naciones europeas a estas costas, tan bien situadas para atacar desde allí la flota que transportaba el oro y la plata en Cartagena y Portobelo. Piratas y bucaneros holandeses, franceses e ingleses se volvieron cada vez más numerosos y atrevidos & se aliaban con los indios Cuna con quienes practicaban el trueque de buenos fusiles ingleses, pólvora seca y aguardiente (brandy) por Manatí, carne de tortuga, Carey y plátanos. PARSONS James, *Urabá: salida*, p. 32. El istmo de Panamá [...] algunos días cada año, aquel cordón umbilical de la madre patria con su hija predilecta, Lima, se convertía en uno de los mercados más ricos del mundo, en un verdadero río de oro, bajo la protección de las armadas; pero el resto del año quedaba **olvidado**, empobrecido, sin guarnición apenas y con la peligrosa vecindad de los indios cunas, cada vez más **abandonados** de los españoles, a quienes llegaron a odiar tan profundamente como buena acogida daban a los piratas y contrabandistas, por ser éstos quienes les proporcionaban mercancías y armas sin pretender influir en sus conciencias más que para acrecentar aquel odio. Lógicamente, aunque las actividades piráticas contra España se desplegasen en todas las aguas del Atlántico y del Pacífico, los ataques más serios se dirigieron contra este rincón de América, sobre todo tras el Tratado de 1670 por el que se reconoció de derecho la conquista de Jamaica realizada 15 años antes por los ingleses. Con ello, la presencia de los navíos ingleses en las aguas antillanas era legal, con la constante amenaza de que pudiesen intentar la conquista de Cartagena y Portobelo y la invasión futura de la Mar del Sur [...] Sólo podría alcanzarse el Pacífico, pues, por el Istmo de Panamá, pero no por el mismo istmo, que “como escudo y defensa de los reinos del Perú, por la fuerza había de ser mantenido a toda costa”, ni por la provincia de Veragua, cuya “población relativamente densa era el obstáculo serio contra mayores empeños”, sino por “el lugar más débil del istmo”, la vecina provincia del Darién. [que] continuaba siendo, hacia 1680, una región selvática y desguarnecida [...]. LUENGO MUÑOZ, Manuel, *Génesis de las expediciones*. 347-350.

por las tiranías y las crueldades que todo el mundo sabe⁶⁰. Puydt nos habla también de cómo en marzo de 1685, 264 hombres bajo las órdenes de los capitanes franceses Roze, Picard y Desmarais, guiados por 40 indios, parten de Puerto Escocés, remontan el Aglatomate, pasan la Cordillera por los desfiladeros conocidos, y, siguiendo el Sucubti y la Chucunaque, llegan al golfo de San Miguel, donde se botan sobre los establecimientos españoles⁶¹. La presencia de los bucaneros ingleses y franceses también dejó su huella documental. La costa septentrional del Darién, abandonada por la administración española vio desembarcar a Basile Ringrose, autor en 1688 de *Historia de los Bucaneros*⁶². A finales del siglo XVII otros bucaneros desembarcaron en la costa sur del istmo, exploraron Panamá y Darién y levantaron el detallado mapa que se muestra a continuación:



Mapa 3. “El istmo y golfo de la bahía de Panamá y aquel de Arién” [sic]⁶³.

Una vez declarada la guerra entre España y Francia, esta potencia decidió tomar Portobelo y Cartagena en enero de 1696, con la idea de lanzar operaciones en el Pacífico para desarticular el sistema económico y defensivo español. La armada

⁶⁰ À Paris, Chez Jean-Baptiste Coignard, M.DC.LXXXIX. (16), 448, 2 f. En: LUENGO MUÑOZ, Manuel, *Génesis de las expediciones L'Amérique espagnole* p. 105.

⁶¹ PUYDT Lucien de, *L'isthme américain*, p. 10.

⁶² Citado en: WAFER Lionel, *Viajes de...*

⁶³ Bibliothèque du dépôt de la Marine (BM). B. 4049(77). En: MARCEL Gabriel, *Quatrième Centenaire* p. 39; Servicio Histórico de la Armada de Tierra, París, Mapa manuscrito a la tinta, s.n., [ca 1750], R70n76.

francesa de Louis XIV bajo las órdenes del barón de Pointis tuvo éxito en la toma de Cartagena, pero no llegó al Pacífico antes del restablecimiento de la paz en Ryswick en 1697, con la cual finalizó la Guerra de los Nueve años entre Francia y la Gran Alianza. Además, en razón del testamento de Charles II, en 1700 Francia se volvió aliada de España⁶⁴.

A pesar de la firma de la paz, en 1698 el gobierno español cerró el tráfico sobre el río Atrato⁶⁵. No obstante, gracias a las relaciones establecidas por Wafer, Dampier y Davis, otras potencias organizaron expediciones y ensayos de colonización. Uno de los fundadores del Banco de Inglaterra, el escocés William Patterson, creó la Compañía Comercial Escocesa para el comercio en las Indias y en África. Más allá de las ambiciones comerciales, soñaba conquistar para su país el territorio que llamó *la llave del mundo*. El 17 de julio de 1698 partió de Edimburgo con más de 1200 personas⁶⁶ para explotar los productos tropicales y abrir una ruta transísmica que facilitara las comunicaciones de Inglaterra con las Indias Occidentales⁶⁷. Cantidad de colonos murieron en esa tentativa, pero un año después, Campbell desembarcó en el Darién y 1600 hombres se unieron a los sobrevivientes. Fundaron Nueva-Caledonia y Nueva Edimburgo, protegidas por el Puerto de San Andrés. A su regreso a Inglaterra, Patterson entregó al Rey Guillermo III una preciosa memoria conocida como Cuatro entradas de Patterson, donde dio cuenta de sus exploraciones y de los puntos donde la cordillera se reducía y declaró que el pasaje Paya o Urabá, en el sur del Darién, parecía el más idóneo para el establecimiento de una vía de comunicación entre los océanos⁶⁸. La empresa de Patterson fracasó en 1700⁶⁹. No obstante, en 1861 el fundador la Sociedad Civil del Canal del Darién descubrió que en la parte meridional de la bahía de Caledonia algunos lugares conservaban las apelaciones recibidas entonces: Puerto Escocés, Monte Vernon, Monte Patterson y San Andrés, patrono de la Iglesia escocesa⁷⁰. Ingleses y escoceses no fueron los únicos movilizados. Como señala Jaén, [...] los franceses también se interesaron en el Darién, pero no organizaron nada oficialmente. Las tentativas de colonización fueron todas de iniciativa privada. Contrabandistas franceses frecuentaron la costa septentrional, lo cual los incitó a instalarse de manera permanente, Los indígenas acogieron bien a los recién llegados y pronto aparecieron biraciales: 63 en 1747⁷¹.

En suma, puede decirse que la presencia de bucaneros y piratas en la región, punto vital de la comunicación española con Perú, estuvo asociada a la lógica del comercio ilegal del Caribe inscrito en un triángulo activo en el cual Urabá fue centro neurálgico y puso en relación Jamaica y Santo Domingo, con Portobelo, Panamá y Cartagena.

⁶⁴ LUENGO MUÑOZ Manuel, *Génesis de las expediciones...* p. 350.

⁶⁵ PARSONS James, *Urabá: salida...* p. 35.

⁶⁶ WYSE, Lucien Napoléon. *El canal de Panamá...* pp. 119-120.

⁶⁷ URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región o territorio?...* pp. 16-20.

⁶⁸ PUYDT Lucien de, *L'isthme américain...* p. 9.

⁶⁹ BLOSSEVILLE, Jules de, *Histoire des explorations de l'Amérique*, Paris, 1832, p. 287.

⁷⁰ ROGER, Paul André, *Coup d'œil sur le territoire du Darién*, (s.d.), CARAN, F. 17.2914.2, pp. 23-24.

⁷¹ JAEN Omar, *Population et peuplement* p. 115.

La actividad de los bucaneros no se limitó al abordaje de las naves en alta mar, en el camino de regreso. Ejercieron el contrabando del oro de las minas de Guamocó, Buriticá y Santa Fe de Antioquia, transportado por el Atrato hasta el Golfo, donde barcos de Inglaterra y Holanda lo intercambiaban por mercancías europeas aportadas desde Jamaica. El territorio ofreció igualmente interés para otras potencias. Los ensayos de Escocia y Francia por establecer colonias en Urabá explican en parte las disputas internacionales alrededor de esta zona estratégica⁷².

3. El Siglo de las Luces: filibusteros o exploraciones científicas, todo por la expansión imperial capitalista

La integración de Panamá en el sistema capitalista mundial siguió en el siglo Siglo de las Luces. Gracias a largos periodos de paz, fueron notables los progresos en la navegación y se posibilitaron numerosos proyectos para agrandar el espacio colonial y abrir nuevos mercados al capitalismo comercial. Se multiplicaron las expediciones científicas y los viajes de exploración para identificar los espacios de mayor importancia geoestratégica y económica. Congruente con los intereses imperialistas expresados en el enfrentamiento entre potencias por la dominación de la región, ésta vivió el efecto expansionista de las políticas coloniales y el despliegue de la curiosidad científica europea vuelta hacia América, la cual, desde comienzos del siglo XVIII, convirtió en objeto de estudio la naturaleza exótica⁷³. Veamos a continuación algunos hechos relativos a dichas formas de expansión capitalista sobre la región.

A partir de 1697, restablecida la paz entre España y Francia, las intromisiones de las potencias continuaron. En 1700 se confirmó la presencia de otra colonia francesa situada frente a las fundaciones escocesas, cerca de Necoclí, en Urabá. Allá los franceses intensificaron el cultivo de cacao y trenzaron lazos de parentesco con los indígenas. Esta colonia se componía de familias que llegaron directamente de su país y de piratas violentos⁷⁴. Años después, para servir a la vez los intereses del gobierno y los proyectos del espacio científico francés, en 1706 el hidrógrafo e ingeniero del Rey Ledemaine Godalles dibujó en Saint-Malo el Mapa reducido, es decir de grados de latitud agrandando la costa de América en la Mar del Sur, desde las tierras australes llamadas magallánicas hasta Panamá⁷⁵.

En 1712 los ingleses saquearon Santa Cruz de Cana. Un poco después, con la ayuda de 80 filibusteros llegados de Santo Domingo y de 300 indígenas del golfo, el francés Charles Tibon atacó Darién. La Real Audiencia de Panamá envió al mestizo Luis García a someterlos. El saqueo de la zona condujo al cierre de las minas de Espíritu Santo y al traslado de la capital de la Provincia de Santa Cruz de Cana al Real de Santa María en 1720⁷⁶. Tibon murió en los combates, pero sus compañeros saquearon Cana

⁷² URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región...* p. 16-17.

⁷³ GUICHARNAUD-TOLLIS Michèle, *Regards sur Cuba au XIXe siècle*, Paris, Harmattan, 1996, p. 18.

⁷⁴ LUENGO MUÑOZ Manuel, *Génesis de las expediciones* p. 363-364.

⁷⁵ BM. B.4049(18). En: MARCEL Gabriel, *Quatrième Centenaire* p. 38.

⁷⁶ [...] el mestizo García, al no ser atendido por el Gobernador con la prontitud a la que él se creía acreedor por

en varias oportunidades entre 1734 y 1772, lo cual hizo necesario fortificar Yaviza, al borde del Chucunaque y Santa Cruz, sobre la meseta de Cana⁷⁷. La situación se volvió tensa hasta la concesión en 1740 de una medida de gracia de la parte del Virrey Sebastián de Eslava. No obstante, ese privilegio prohibió a los colonos comerciar con otras potencias y penetrar en el Chocó pasando por el Atrato⁷⁸.

El primero de mayo de 1713 los ingleses cambiaron el equilibrio de poder entre las potencias y obtuvieron por treinta años el monopolio de la trata sobre los territorios de la Corona de España y el transporte de esclavos hasta Perú, con lo cual impusieron su presencia en el istmo. A pesar de la firma del tratado de Utrecht en 1715 por Luis XIV y Felipe V, el Atrato y Cartagena fueron atacados por los piratas y contrabandistas y por ello en 1719 el Presidente de la Real Audiencia de Panamá Antonio de la Pedrosa y Guerrero, consciente de la vulnerabilidad de la región, obtuvo de Felipe V la pena capital para quienes osaren hacer estudios sobre el cruce del istmo por el Atrato⁷⁹.

Después del Tratado de París, entre la supresión del Virreinato de la Nueva Granada en 1723 y su restablecimiento en 1739⁸⁰, gobernantes y sociedades científicas multiplicaron sus expediciones. En 1720 vio la luz en París el relato de Durret Viaje de Marsella a Lima [...] Descripción de Panamá; casabe [manioca], tabaco; ribera donde se encuentra oro; Portobelo; hábitos y costumbres de los indios de esos lugares; isla de Cocos; isla Gorgonia [...].⁸¹ Esta publicación fue seguida por otra de Charles

el éxito de su misión, disgustado, regresó al Darién, donde sustituyó a Tibon, el bandido que había matado [...] levantó bandera de libertador, de acuerdo con muchos franceses que estaban casados con indias, lo cual le aseguró no sólo el que lo siguiesen numerosos cunas, sino incluso bastantes indios tributarios y reducidos, así como que le mirasen con simpatía otros muchos indígenas [...] los franceses e indios que se habían sublevado con García continuaban por las montañas y ríos del Darién, por el Archipiélago de las Islas Mulatas y por las Bocas del Atrato, bien acogidos por los cunas [...] Martínez de la Vega, también en 1740, amistió y admitió como vasallos del Rey de España a los franceses que habían dirigido las pasadas sublevaciones, muchos de los cuales, casados con indias, crearon poblados cerca de los de los indios. Los ingleses por su parte, parece que dedicaron mayor interés durante estos años a extender sus establecimientos de corte de palo de tinte. LUENGO MUÑOZ Manuel, *Génesis de las expediciones*, pp. 363-368.

⁷⁷ WYSE, Lucien Napoléon. *El canal de Panamá*, p. 123.

⁷⁸ URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región*. P 16-20 Entre los extranjeros que visitaban las costas de Urabá durante el siglo XVIII los más numerosos eran los franceses. En 1700, el año en que fueron expulsados los escoceses del Darién, empezaron los franceses a colonizar la región, principalmente entre el sitio donde estuvo San Sebastián de Buenavista y el río Turbo. En 1740, año en que pidieron perdón a la Corona por sus pasadas actividades de piratería y contrabando, dijeron ser unos 60 extranjeros, la mayoría entre ellos calvinistas franceses. Declararon además, que se llevaban muy bien con los indios, ya que además el cacique principal, Felipe Uriñaquichá era un mestizo de francés y de indígena. Habían recibido y rechazado una proposición del Gobernador de Jamaica en el sentido de que se pusieran bajo su jurisdicción. Después de 1740 se dedicaron con asiduidad al cultivo del cacao, y vivieron por entonces con sus mujeres indias pacíficamente, pero en 1757, en una sublevación provocada presumiblemente por los ingleses y apoyada por un cacique de los indios Moskitos, de nombre Ramón Mascana, encontraron la muerte 87 del total de 170 colonos que había entre el Golfo de Urabá y el archipiélago San Blas. Los que lograron escapar huyeron al valle del Sinú. PARSONS James, *Urabá: salida...*, pp. 32-38.

⁷⁹ WYSE, Lucien Napoléon. *El canal de Panamá*, p. 122.

⁸⁰ LUENGO MUÑOZ Manuel, *Génesis de las expediciones...* p. 356.

⁸¹ À Paris, Coignard. MDCCXX. 1 vol in-8, XXXV, 244, p. 1, fnc. 6, figures. En: DUVIOLS Jean-Paul, *L'Amérique espagnole* pp. 133-135.

Marie de La Condamine, de la Academia Real de Ciencias. En su Diario de viaje hecho por orden del Rey [...], narró su estadía en 1735 en Martinica, Santo Domingo, Cartagena, Portobelo, Panamá y la rivera Chagres⁸². Estas expediciones no impidieron que Vernon atacase Portobelo⁸³ antes de restablecerse la paz con Inglaterra en 1739, que puso fin a las actividades de trata de esclavos.

En 1740 después de una estadía en Yaviza en las misiones jesuitas de Molineca, Balsas, Tucuti y Cupe, Nalburger hizo la descripción de las divisiones étnicas y costumbres de las tribus indígenas⁸⁴ y el interés científico se plasmó luego en otros mapas conservados en los Archivos Nacionales de Francia, a saber: América meridional dibujada sobre las memorias más recientes [...] por Robert de Vaugondy, [...] 1750; Mapa del istmo de Panamá y de las Provincias de Veragua, Tierra Firme y Darién, para la Historia general de viajes, por M. Bellin ingeniero de la Marina, 1754 y, Mapa de las Provincias de Cartagena, Santa Marta y Venezuela para servir a la Historia general de viajes por M. B. ingeniero de la Marina, 1754⁸⁵. Igualmente, en 1752 los astrónomos españoles Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa, compañeros de trabajo de Bouguer y de La Condamine, visitaron durante tres meses Panamá y anotaron sus observaciones en el Viaje histórico de América meridional⁸⁶. En 1757, Remón describió Santo Domingo, Darién meridional y los pueblos próximos a las riveras atlánticas, desde el Golfo de Urabá hasta San Blas, donde habitaban algunos franceses⁸⁷.

Según Fontbonne, fue la última época en la cual Inglaterra, gracias a las licencias para el transporte de madera de ébano acordadas entre 1752 y 1753 y entre 1758 y 1761, pudo asegurar su presencia oficial en los asuntos comerciales panameños. Entre 1743 y 1748, a los ingleses les sucedieron los franceses a través de un sistema de licencias libres dadas a los particulares, que les otorgaban el derecho de presencia en el istmo. La obtención de licencias comerciales no detuvo las exploraciones avanzadas por las potencias que estaban interesadas por ir más allá, buscando la posesión colonial del territorio⁸⁸. Hacia 1761, Fontbonne escribió la Descripción de las costas de América española, desde la Margarita hasta la costa de Mosquitos, y la Descripción de las tierras de América [...] Ribera de San Juan de Joco [Darién]: Los indios de ese país, seguros de eso que les han dicho los franceses que viven con ellos, demandan la dominación de Francia, e igualmente portan en lo alto del mástil de sus piraguas el pabellón francés [...] Este país es ese de toda América donde convendría mejor hacer un establecimiento comprendido que sería el jefe también del comercio de dos

⁸² À Paris, Imprimerie Royale. M. DCCLI. En: *Ibid.*, p. 154.

⁸³ JAEN Omar, *Population et peuplement* pp. 36.

⁸⁴ WYSE, *El canal de Panamá...* 1958, p. 102.

⁸⁵ VAUGONDY, Robert, *Amérique Méridionale Dressée sur les Mémoires les plus récents, 1750*, CARAN, NN 173-28; BELLIN, M. *Carte de l'isthme de Panama et des provinces de Veraguas, Terre Ferme et Darién*, 1754, CARAN, NN 173-26; B., *Carte des Provinces de Carthagène, Sainte Marthe et Venezuela, 1754*, CARAN, NN 173-32.

⁸⁶ CHEVALIER Michel, *L'isthme de Panama...* p. 107.

⁸⁷ WYSE, *El canal de Panamá, óp. cit.*, 1958, p. 102.

⁸⁸ FONTBONNE, Gustave Joseph de, *Projet d'un canal interocéanique à niveau des deux océans dans le Darién, en 1861*, Sancerre, Aupetit, 1875, 30p. p. 4.

mares tanto del norte como del sur [...]De Coro à Cartagena. Ruta de Portobelo a Panamá [...]»⁸⁹. A estos documentos se refirió Wyse un siglo después⁹⁰. A pesar de la firma de la paz entre españoles e indígenas, mientras que la Revolución tomaba fuerza en Francia barcos pertenecientes a las potencias opuestas a España navegaron en la región. Así podemos deducirlo del mensaje dejado en la isla de Coiba por un navío inglés y destinado a los barcos por llegar:

“[...] llegamos al fondeadero escogido por M. Whidbey [hallamos] marcas inequívocas del descanso anterior de algunos navegadores europeos: [...] suspendida en un árbol una botella que contenía una nota dirigida al Comandante de toda nave que pudiera tocar allí, firmada por Jacques Colnett. La nota decía que la nave *Le Battler*, pesquera de ballena en el Mar del Sur, partida de Londres había llegado el 26 de julio de mil setecientos noventa y tres [...]»⁹¹.

4. El siglo XIX: Alianzas y disputas entre los intereses expansionistas capitalistas europeos y norteamericanos

Una vez asegurada la división de la tierra, a lo largo del siglo XIX las potencias buscaron consolidar su expansión demográfica, socio-económica, político-cultural y religiosa. Tomaron entonces crucial importancia las comunicaciones concebidas como medio de conseguir la pretendida civilización universal. La investigación geográfica estimulada por el progreso de la navegación a vapor y una cartografía ayudada por nuevos instrumentos de medición se orientó hacia la exploración científica de los océanos y los continentes. Fue entonces cuando en una solicitud de misión presentada en 1875 al Ministerio de Instrucción, Édouard André señaló que desde el fin del siglo XVIII y a todo lo largo del siglo XIX, el medio científico francés había mostrado siempre un vivo interés por la región⁹².

La necesidad de las potencias de establecer la comunicación interoceánica explica el rol que jugó Alexander von Humboldt en la promoción del canal, como lo destaca Cortembert en su *Vistazo histórico sobre los viajes y los progresos de la Geografía, 1800-1856*.⁹³ Durante su estadía en la Nueva Granada entre 1799 y 1803, sin visitar el Darién, Humboldt:

⁸⁹ BNF, Manuscrit français: n° 12224, folios 169 à 241. En: DUVIOLS Jean-Paul, *L'Amérique espagnole...* pp. 145-146.

⁹⁰ Los documentos originales más recientes sobre esa gran parte del golfo de Urabá remontan a 1761 y que después de eso ninguna nave vino a visitar, mismo de paso, el espacio comprendido entre la bahía de Caledonia y las bocas del Atrato. WYSE, Canal Interoceanique 1877-1878. Rapport sommaire de la Commission Internationale, Paris, Imp. Chemins de Fer, 1878, CARAN, F. 17.3014.B, p.10.

⁹¹ ANONYME, *Côtes N. O. de l'Amérique*, (s.d.), CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 14, (s. f.).

⁹² ANDRÉ, Édouard, *Lettre d'André au Ministre de L'Instruction*, Paris, le 20 août de 1875, (s. f.), CARAN, F. 17.2933.2.

⁹³ Las exploraciones del interior de las tierras contaron, en el comienzo de ese siglo, con una gran cantidad de viajeros, científicos y observadores, que sin dificultad pudieron ponerse en paralelo con los navegantes de los cuales hemos delineado sus principales esfuerzos. El más ilustre de todos fue Alexandre de Humboldt, a quien vemos inaugurar gloriosamente la Geografía del siglo por su Viaje en América española, de 1799 a 1804, acompañado del botanista Bonpland. CORTEMBERT, E. *Coup d'œil historique 1800-1856*, Lagny, Vidal, 1856, p. 9.

“[...] escribió con entusiasmo sobre el canal, buscó quienes patrocinaran la empresa de una micro nivelación de las depresiones para escoger el trayecto más canalizable, infundió sus preocupaciones en el ánimo del Libertador Simón Bolívar, planeó la independencia de Jutlandia en sus Voyages equinoxiales, y como no pudo formarse idea cabal de la cordillera de Baudó, escogió como la mejor vía la unión entre los golfos del Darién y Juradó [...] Más detenidamente trató Humboldt sobre la comunicación interoceánica en sus Voyages aux régions equinoxiales du Nouveau Continent, [y en] Historia de la Geografía del Nuevo Continente”⁹⁴.

Humboldt conocía la existencia del Canal del Sacerdote en la extremidad más meridional del istmo⁹⁵ y desde 1802 llamó la atención de Europa diciendo que Sería sobre todo muy útil conocer la configuración del suelo, comprendido entre el cabo Garachiné o San Miguel y el cabo Tiburón, particularmente el terreno que se extiende desde la desembocadura de la ribera Tuyra y Chucunaque hasta su fuente, a fin de poder determinar con exactitud el punto donde las montañas del istmo comienzan a elevarse [...]”⁹⁶. Reconociendo Humboldt la importancia económica de mejorar los lazos entre Europa y Estados Unidos, estimuló a los exploradores y científicos del siglo XIX quienes tenían en alta estima sus obras.

“Preocupado, desde principios de este siglo, de los medios de establecer una comunicación entre los dos mares, he aconsejado siempre con la mayor insistencia, así en mis libros como en los diversos informes que me han pedido, para honra mía, las repúblicas españolas de la América, la exploración hipsométrica del istmo en toda su longitud, pero en especial cerca del golfo de Darién [...] Esta cuestión tiene tal trascendencia para el comercio del mundo, que no cabe obstinarse en encerrarla siempre en el estrecho círculo en que ha sido retenida hasta ahora”⁹⁷.

En su *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, editado en París, Humboldt insistió en señalar la importancia del pasaje de Cupica:

“El nombre de esta bahía [Cupica] se volvió célebre en el reino de la Nueva Granada a causa de un nuevo proyecto de comunicación entre los dos mares [...] Un piloto vizcaíno muy inteligente, M. Goyeneche, tuvo el mérito de haber llamado por primera vez la atención del gobierno sobre esta bahía de Cupica [...] el terreno entre Cupica y la boca del Atrato, parece ser la única parte de toda América en la cual la cadena de los Andes se encuentra enteramente interrumpida”⁹⁸.

⁹⁴ PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique, *Alejandro de Humboldt en Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1981, p. 160.

⁹⁵ WYSE, *Le canal*, 1886, p. 122.

⁹⁶ HÉLLERT, *Quelques mots sur la jonction de l’Océan Atlantique à l’Océan Pacifique, 1845*, CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 21, fol. 4.

⁹⁷ HUMBOLDT, “*Cartas americanas*”, p. 246. En: PÉREZ ARBELÁEZ Enrique, *Alejandro de Humboldt...* pp. 160-163.

⁹⁸ En: MENU DE SAINT-MESMIN, Ernest, *Le percement de l’isthme américain*, Paris, Bourdier, 1865, p. 11.

Hacia 1820 el gobierno francés se interesó mucho más en América y particularmente en Colombia, que acababa de terminar su llamada *guerra de Independencia*. El primer encargado de misión diplomática desembarcó en Cartagena el 18 de noviembre de 1822. En 1826 enviaron a Buchet de Martigny, seguido por Charles Bresson y otros diplomáticos. Pero Francia no era entonces la única en este territorio. Científicos, diplomáticos y viajeros de diversa formación profesional, de nacionalidad colombiana y francesa, pero también inglesa, alemana, belga, norteamericana o italiana visitaron la zona multiplicando las memorias y relatos de todo tipo. La mayoría de los visitantes tuvieron por objetivo central la exploración de la región en miras a la apertura de un canal interoceánico⁹⁹. Entre ellos los colombianos General Joaquín Acosta y Coronel Cancino, quienes visitaron el golfo de Urabá en 1820¹⁰⁰. Fue este el año de las cortas inspecciones realizadas por Raveneau de Lussan y Vicente Talledo, quien publicó el *Mapa del río Chico*¹⁰¹ que presentamos a continuación:



Mapa 4. Mapa corográfico de parte de la provincia del Chocó por D. Vicente Talledo y Rivera, Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros, Londres, 1820¹⁰²

Después de Lussan y Talledo, el inglés Cochrane pasó por el delta del Atrato en 1824. Fue el momento del encuentro de Boussingault con los indígenas Chamí del Chocó: Vi con gran sorpresa a un indio haciendo vibrar una “gumbara” fabricada en Saint Étienne; la tomé y con gran satisfacción del músico toqué varios aires muy variados de mi

⁹⁹ SUÁREZ PINZÓN, Ivonne, *Le regard français sur l'Autre. L'exemple du Panama et du Darién au XIXe siècle*. Lille, Université de Lille III, Atelier National de Reproduction des Thèses, 2004. 564 p., ISBN 0294-1767 4250.42194.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 11.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 141.

¹⁰² Depósito Hidrográfico de Madrid, Copiado del mapa manuscrito impreso en Londres en 1820, Pl. 2. En: CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE, COMMISSION DE VÉRIFICATION... p. 4.

repertorio¹⁰³. En 1825, consciente de las perspectivas que abriría el pasaje transístmico, el Presidente Bolívar dio al Barón de Thierry una concesión para la construcción. Sin embargo, el empresario no tuvo la capacidad técnica ni financiera para asumir los trabajos. Bolívar concluyó que la concesión no permitía obtener resultados concretos y siguiendo los consejos de Humboldt, en noviembre de 1827 solicitó al capitán inglés Lloyd y al coronel sueco Falemark los trabajos de exploración y nivelación entre Panamá y la desembocadura del Chagres y les encargó el trazado de un camino o de un canal fluvial. En 1830 Lloyd escribió sus Transacciones de la Sociedad Real de Londres, donde se ve que optó por la construcción de un ferrocarril¹⁰⁴.

Según Lemaitre, algunos años más tarde la idea tomó consistencia en Francia. Desde 1827 Chateaubriand evocó un radiante porvenir: [...] el istmo que une las dos Américas, romperá su barrera para dar paso a navíos de uno a otro océano. Ese año la Compañía Álvarez y Hermano efectuó estudios, seguidos entre 1831 y 1835 de los trabajos del Comandante de la Marina inglesa Peacock, quien hizo un mapa hidrográfico de la bahía de Limón, aún desértica, y de la desembocadura del Río Grande, del lado del Pacífico¹⁰⁵.

En el siglo XIX se asistió al crecimiento de los Estados Unidos que entraron en el mundo de las potencias y buscaron establecerse en la región de Panamá y Darién por su posición estratégica para la construcción transístmica. Después de las declaraciones explícitas de la doctrina Monroe que dieron a conocer al mundo los intereses de los Estados Unidos en los territorios americanos, ese país comenzó la exploración de la región. En 1835, 13 años antes del descubrimiento del oro en California, el Presidente Jackson mandó a Biddle a inspeccionar los lugares más propicios para la unión de los océanos y él obtuvo dos años más tarde una concesión del gobierno de la República de la Nueva Granada para la construcción de un ferrocarril, otorgada por un corto periodo¹⁰⁶. Lo siguió Morel, enviado de Guadalupe por la Compañía Franco-granadina, quien hizo algunas incursiones entre 1838 y 1841¹⁰⁷. Ese 1838 el francés Silvano de Joly de Sabla comenzó a promover la ruta interoceánica. Obtuvo el compromiso del gobierno de la República de la Nueva Granada, recorrió los alrededores de Panamá en 1841 y se asoció con Salomon y Talie de París. Por su solicitud de Luis Felipe I, Guizot decidió enviar en 1843 una misión compuesta por Napoleón Garella, ingeniero Jefe de Minas y Courtines, ingeniero de Puentes y Calzadas, la cual realizó importantes investigaciones en Geodesia y Geografía. Garella y Morel previeron un canal entre Panamá y la desembocadura de Chagres, con 35 esclusas y un túnel de 8 kilómetros. Viendo que el costo de los trabajos era excesivo, terminaron por pedir la construcción

¹⁰³ BOUSSINGAULT, *Memorias 1824-1830*, Bogotá, Banco República, 1985, Tomo IV, p. 141.

¹⁰⁴ PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique, *Alejandro...* p. 160-163.

¹⁰⁵ LEMAITRE, Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972, pp. 82, 101-107.

¹⁰⁶ GROS, *Récapitulation de tentatives faites pour établir une communication à travers l'Isthme de Panama. Dépêche N°32 du 27 mars 1840. Projet de percement de l'Isthme de Panama, 1843-1846. Mémoires et correspondance sur le «passage par Panama»*, 1846-1849, s. f. CARAN. AE. B. III 455.

¹⁰⁷ CHEVALIER, Michel, *L'isthme de Panama*, p. 117.

de un ferrocarril en Panamá, sobre la base del proyecto realizado en 1841 por Gibbs y Fairbairn. En 1845, gracias a la mediación de Klaine, Garella obtuvo de la República la concesión a la cual se opuso Whellwright, fundador de la Pacific Steam Navigation Company. La concesión expiró, pero Garella pudo renovarla en 1847 y comprometió en los proyectos a los banqueros Caillard y Baimbridge. La revolución de 1848 les forzó a suspender el comienzo de los trabajos y el contrato pasó a la Compañía norteamericana Aspinwal, Chaucey, Stephens etc.¹⁰⁸

En 1846 el Príncipe Luis Napoleón Bonaparte se mostró interesado por la comunicación interoceánica. Prisionero de Estado escribió en Ham su memoria El canal de Nicaragua, o proyecto de unión de los dos océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal, publicada en la Revista Británica en 1849¹⁰⁹. Hacia 1847 Duval Pirou, ex-ingeniero en Jefe en las posesiones francesas de India redactó una nota no fechada sobre un proyecto de camino destinado a servir de comunicación entre los Océanos a través del istmo de Panamá. Él estaba pesimista sobre la construcción de una vía que atravesara el Darién¹¹⁰. Fue entonces cuando Héllert, buscando disminuir el rol que como abastecedores de armas jugaban los ingleses, propuso al gobierno francés comprar y colonizar la isla de Coiba situada casi a la entrada del Golfo de Panamá:

“[...] No parece que esta proposición tuviese que encontrar dificultades si nos permitimos juzgar según el ejemplo de dos franceses M^S Chemisard y Saulnier, quienes por compra se volvieron propietarios únicos, el uno de la isla de Pedro Gonzales situada al oeste de la gran isla de San Miguel (una vez isla del Rey), en el archipiélago de las islas Perlas (golfo de Panamá), el otro de la isla de Coibita. [...] tuvieron la bondad de decirme que si fuese yo quien me presentase para adquirir esta isla (Coiba), a fin de colonizarla con franceses, la cesión no experimentaría dificultades”¹¹¹.

Entre 1848 y 1852 los Coroneles Hughes y Totten, Stephens Baldwin, Trautwine y otros hicieron un nuevo estudio de la ruta del ferrocarril, el cual terminó en 1855¹¹². Entre 1849 y 1850 visitó el istmo el irlandés doctor Édouard Cullen, miembro de la Sociedad Real de Geografía de Londres, autor de Isthmus of Darién Ship-Canal, acompañado del doctor Mac Dermott, de la Marina Real Inglesa¹¹³. Luego, en 1857 Harrisson publicó un mapa que retomó los trabajos de Totten. Lo propio hizo entre 1852 y 1854 Agustín Codazzi, quien publicó varios artículos en el Diario de la Sociedad Real de Geografía de Berlín, recorrió la zona con Ancizar e hizo mapas, como el que se muestra a continuación¹¹⁴.

¹⁰⁸ DÉPARTEMENT D'AFFAIRES ÉTRANGÈRES. *Dépêche N°111 à M. de Lisle, du 27 janvier 1844. Projet de percement de l'Isthme de Panama, 1843-1846. Mémoires et correspondance sur le «passage par Panama»*, 1846-1849, s.f. CARAN. AE. B. III 455.

¹⁰⁹ ROGER Paul André, *Coup d'œil sur* p.17; MENU DE SAINT-MESMIN Ernest, *Le percement de l'isthme américain...*, p. 19; LEMAITRE Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia...* pp. 101-107.

¹¹⁰ BELLEC, Christine, *Les premières relations diplomatiques de 1830 à 1889*, Université Paris X, 1982, p. 243.

¹¹¹ HÉLLERT, *Quelques mots sur*

¹¹² LEMAITRE Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia...*p. 85-86.

¹¹³ WYSE, *El canal de Panamá...* 1958, p. 107.

¹¹⁴ Los mapas de Codazzi guiaron investigaciones posteriores: Navy bay, 8 abril 1854. [...] 1°: Parte del

Después de su regreso a Inglaterra el ingeniero inglés Lionel Gisborne escribió *The Isthmus of Darién* in 1852, obra que estuvo al origen de una comisión de su país¹¹⁵. Según refiere Wyse, en el mismo momento Kelley organizó en Nueva York los viajes sucesivos de los ingenieros Trautwine, Lane y Porter y la región acogió al viajero francés Charles Saffray. El primero de junio de 1852 una compañía inglesa obtuvo del Congreso de la República de la Nueva Granada una Ley que le daba el privilegio de ejecutar y explotar un canal interoceánico en el Darién, pero la concesión terminó por expirar porque no fue utilizada. Al fin de 1853 Inglaterra, Estados Unidos y Francia enviaron conjuntamente navíos para explorar la línea Cullen-Gisborne y proceder al sondeo del golfo del Darién y de Sabana, que debían realizar el Comandante de navío francés Teniente Jauréguiberry y el Comandante del navío británico Virago, el capitán Prévost y los Comandantes norteamericanos Strain, Mac Dermott y Cadwell. En año siguiente el capitán Parsons de la Marina Real Británica hizo el sondeo y mapa de toda la bahía de Caledonia y constató que la profundidad era suficiente para la entrada de un canal marítimo¹¹⁶. En 1854, bajo los consejos de Humboldt y Fitz-Roy y las indicaciones de Wood y Illingsworth, Kelley envió a Lane para estudiar el curso del río Truandó y a Kennish para estudiar la cordillera a partir de la bahía Cupica. En 1856 y 1857 el gobierno norteamericano envió en exploración a Craven y Michler, quienes permanecieron en la zona hasta 1858¹¹⁷.

El 6 de mayo de 1859 una ley votada en el Congreso Federal autorizó al Poder Ejecutivo de la Confederación Granadina a revivir el antiguo privilegio para la apertura de un canal entre el golfo San Miguel y la bahía Caledonia¹¹⁸. Según un autor anónimo, en 1860 la Sociedad Civil del Canal del Darién organizó una primera expedición dirigida por el ingeniero Feragus, quien constató que la bahía Caledonia sobre el Atlántico ofrecía una entrada accesible a las naves. Marivault, Comandante del vapor francés *Lucifer* llegó a Sasardi y reencontró los enviados por el administrador de la Sociedad. P. Royer y su sacerdote fueron detenidos durante tres días antes de conducirlos a Cartagena. El año siguiente tuvo lugar una segunda expedición bajo la dirección de los ingenieros Puydt y Bourdiol. Ellos hicieron algunas nivelaciones, mientras que el doctor alemán Moritz Wagner procedió al

Darién entre Caledonia y el Golfo de San Miguel por Codazzi, Coronel de ingenieros al servicio de la Nueva Granada. Este trabajo concienzudo y de una ejecución perfecta indica las rutas seguidas por el Comandante Prévost del vapor inglés Virago, por el Teniente Strain de la Marina de los Estados Unidos y por M. M. Gisborne y F. John de la expedición inglesa [...] plan topográfico de una parte del istmo del Darién por M. Gisborne autor del proyecto para indicar la situación del canal de navegación entre los dos océanos [...] Una nota sobre la configuración del suelo del istmo de Darién, seguras las dificultades a vencer para realizar el proyecto de M. Gisborne y seguros los proyectos a venir de este ingeniero. DUQUESNE, C. A. *Extrait de rapport. Note explicative et carte de l'isthme de Darién*, 1854, CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 34, (s. f.).

¹¹⁵ DUQUESNE, C. A. *Extrait de rapport...*

¹¹⁶ ROGER, Paul André, *Lettre au Ministre de la Marine*, Paris, le 10 novembre 1860; CHEVALIER, Michel et al, *Rapport sur le projet de canal interocéanique*, 1859-1861, CARAN, F. 17.2914.2, p.6.

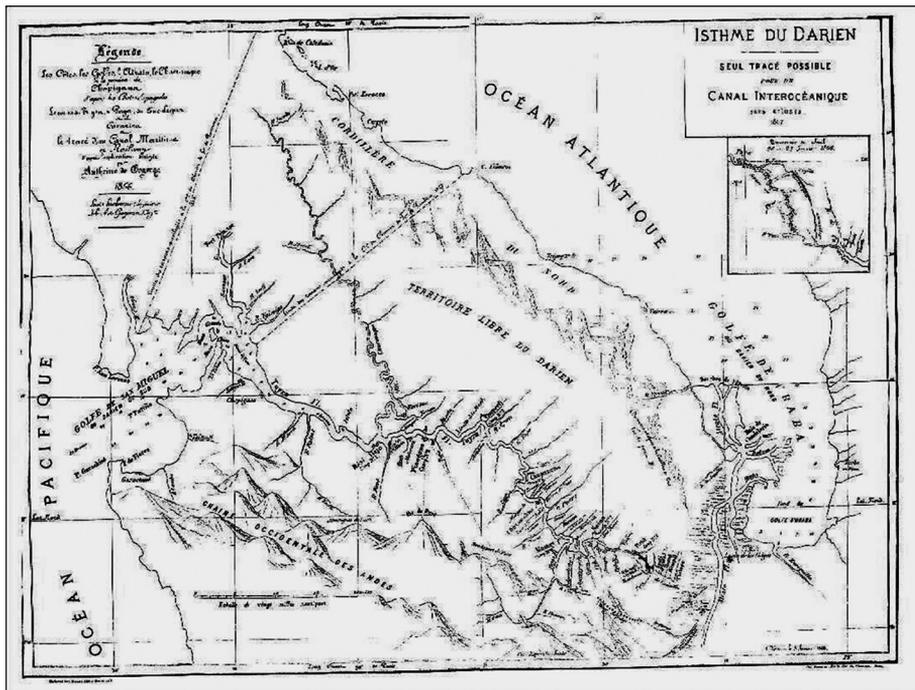
¹¹⁷ WYSE, *El canal de Panamá...* 1958, p. 107-109.

¹¹⁸ MARTIN, Francisco De et BARROT, Ferdinand. *Concession de privilège pour le percement d'un canal interocéanique par l'Isthme du Darien entre le Golfe San Miguel et la Baie de Calédonie*. Paris, Imp. Wiesener et Cie., le 10 décembre 1860. CARAN. F.17.2914.2.

La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo

reconocimiento geológico del terreno. Tres años más tarde apareció *Nota sobre el proyecto de cortar el istmo americano para evitar la larga y peligrosa travesía del Cabo de Hornos*¹¹⁹.

Después de haber consagrado buena parte de su fortuna a las exploraciones del Chocó, Kelley envió en 1864 a Mac-Dougal en compañía de Sweet y Rude para continuar las exploraciones del Bayano y el año siguiente De Puydt, Anthoine de Gogorza, Lacharme y Jules Flachat adelantaron trabajos de reconocimiento [V. Mapa IX]. En 1870 el Gabinete de Londres envió una expedición a las aguas del San Juan, de la cual era jefe de misión el oficial Nelson¹²⁰.



Mapa 5. Louis Lacharme y Jules A. de Gogorza. Istmo de Darién. Único trazado posible para un canal interoceánico sin esclusas, 1867. Legenda: Las costas, los golfos. El Atrato, el Chucunaque y la posición de Chapigana según los mapas españoles. El curso del Tuira, del Paya, del Tuculegua y del Cacarica y el trazado de un canal marítimo y de un ferrocarril según la expedición dirigida por Anthoine de Gogorza, 1866, París, Challetmet Ainé, 1866¹²¹

Wyse reseña además que, en 1871, en el mismo momento en el cual el presidente norteamericano Grant ordenó una expedición, se reunió en Anvers un Congreso Geográfico que consideró que la apertura del canal era asunto de primera importancia. De 1870 a 1874 el Comandante Oliver Selfridge, autor de *Darién Surveys and Reports*

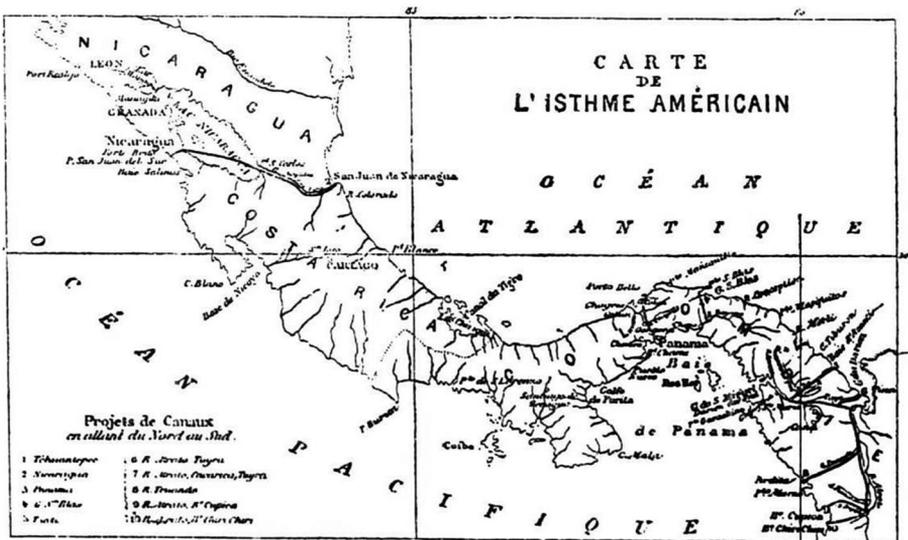
¹¹⁹ ANONYME, *Note sur le projet de couper l'isthme américain*, Paris, Wissener, 1863, p. 1.

¹²⁰ MENU DE SAINT-MESMIN, Ernest, *Le percement de l'isthme* p. 3.

¹²¹ CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE, COMMISSION DE VÉRIFICATION p. 27.

of exploration; Ship-Canal by way of Darién, 1874, vino a explorar la región. Él llegó con una expedición compuesta por Lull, Schulze, Collins, Sullivan, Coutten, Taussig, los doctores Maak y Petigrue, el ingeniero Barnes, dibujantes, fotógrafos y doscientos ochenta marinos. Bajo proposición de Selfridge, el gobierno de los Estados Unidos envió en 1875 una expedición dirigida por el Teniente de navío Collins, acompañado de Sullivan, Eaton y Paine entre otros. El Gabinete del gobierno pidió también un estudio del canal al Comandante Lull, ayudado en sus operaciones por Menocal, Lautze, Colby, Very y otros. Ese año se reunió en París el Congreso de Geografía con la asistencia de Lesseps¹²². La reunión científica creó una Comisión de Geografía Comercial para la apertura del istmo, con la participación de geógrafos, geólogos, e ingenieros dirigidos por Bonaparte Wyse.

El ingeniero Armand Reclus, autor del mapa que se incluye a continuación, fue nombrado subdirector de la Comisión De Geografía Comercial, seguido de un grupo de ingenieros, entre los cuales ocho franceses, un austro-húngaro, un italiano y el panameño Pedro Sosa. La lista continuó con T. Carranza y Reineiro, un médico naturalista, un contra maestre especializado en trincheras, dos adjuntos, un secretario, un marino, un almacenista, un contable, guías rumberos experimentados e intérpretes de la lengua cuna. El trabajo de la misión terminó con un proyecto de canal con esclusas a través el Darién¹²³. Wyse repartió en 1877-1878, inspeccionó San Blas y Panamá y determinó un nuevo trazado. Después se hizo presente en Bogotá, donde obtuvo una concesión el 20 de marzo de 1878¹²⁴.



Mapa 6. Armand Reclus, “Mapa del Istmo americano, proyectos de canales de Norte a Sur”¹²⁵

¹²² WYSE, *El canal de Panamá...* p. 110-111.

¹²³ RECLUS, Armand, *Le Canal Interocéanique et les explorations*, Paris, Berger-Levrault, 1879.

¹²⁴ WYSE, *El canal de Panamá*, p. 208.

¹²⁵ RECLUS Armand, *Le Canal Interocéanique et les explorations*, Paris, Berger-Levrault, 1879, p. 5.

Desde hacía tiempo Europa se oponía a los intereses norteamericanos en la apertura del canal. A pesar de ello los norteamericanos participaron cuando en mayo de 1879 se reunió en París, bajo la presidencia de Ferdinand de Lesseps, el Congreso Internacional para el Estudio de un Canal Interoceánico. El fin de ese congreso sería el de estudiar los diversos proyectos para una vía interoceánica y escoger, si era el caso, el mejor entre ellos con el objeto de recomendar su ejecución al mundo financiero, marítimo y comercial. Entre los asistentes se encontraban los miembros de la última exploración realizada antes de iniciarse los trabajos del canal: Lucien Napoléon Bonaparte Wyse, Armand Reclus, Verbrugge, Dirks, Totten, Boutan, Dauzats, Wright, Sosa, Ortega, Couvreur Blanchet, Marolle, Wiener, Bionne, etc. Lanzados los trabajos franceses de construcción, se unieron al grupo otros técnicos, periodistas y cronistas viajeros¹²⁶.

Los hechos que siguen, ya son más conocidos e implican el paso de la compañía francesa a la norteamericana. Más allá de la suspensión de los trabajos franceses y de los eventos del Escándalo de Panamá, continuaban aún los intereses imperiales sobre la región, visibles en la labor emprendida en 1896 por el Ingeniero Ordinario del Rey S^r Hanicle, quien dibujó en a partir de las memorias de Jouhan de La Guilbaudière el mapa Descripción de los principales lugares de la Mar del Sur [...] B. de Panama, B. de Chiriquitte [...] ¹²⁷. Finalmente, como es sabido de todos, Estados Unidos terminó de construir el canal por Panamá e inscribió así el istmo en su órbita de influencia. Ello sucedió, después de cuatro siglos de disputas coloniales dadas porque, durante todo ese tiempo, a la región se le había reconocido su importancia económica y geoestratégica en el proceso mundial de expansión del capitalismo.

Conclusión

A manera de conclusión digamos que los eventos científicos y políticos europeos y el cambio de relaciones de fuerza en provecho de una u otra de las potencias tuvieron repercusiones en América y particularmente en la estratégica región de Panamá y Darién, las cuales explican la presencia en diferentes momentos, después de la conquista española, de cronistas, bucaneros, viajeros, exploradores y científicos con aparentes intereses diversos, todos ellos orbitando en un sub-fondo colonialista básico, cual era la búsqueda del primer lugar en el desenvolvimiento del poder derivado de la expansión del capitalismo comercial.

Durante el periodo de vida colonial del Virreinato de la Nueva Granada, el proyecto de abrir el istmo para evitar la larga y peligrosa travesía por el estrecho de Magallanes tomó importancia para los imperios. Puede decirse que la exploración y la colonización se hicieron bajo pretextos comerciales y administrativos, que ocultaron o disimularon el verdadero interés estratégico de tipo militar o económico-político que todas las potencias le daban, en vista de la apertura de un canal interoceánico.

¹²⁶ WYSE, *El canal de Panamá...* p. 208-213.

¹²⁷ MARCEL, Gabriel. *Quatrième Centenaire...* p. 25

Siglos de invasiones y expoliación transcurrieron entre la dependencia frente a España, incapaz de someter de manera permanente a la población indígena e incapaz de decidir y asumir el proyecto de apertura del canal interoceánico por miedo a abrir las puertas a sus enemigos -las otras potencias del capitalismo mercantil- y los intereses de los imperios que buscaban simplemente fortalecerse con la apropiación de la región de Panamá y el Darién, ya fuese arrancándola al dominio español o luego, a la naciente nación colombiana. Tal como la pinta el geógrafo Jaén, durante todos esos años la región fue centro comercial neurálgico del desenvolvimiento del capitalismo mundial: [...] después de la conquista del Perú, Panamá fue antes que todo un lugar de paso, de tránsito, de intercambios, lugar esencial de las relaciones coloniales, línea de unión entre la metrópoli y los vastos espacios de producción, y pronto de consumo de las Américas¹²⁸. La llamada Independencia frente a la administración española abrió nuevas puertas de exploración, pero esto sucedió en el marco de la confirmación de la dependencia nacida y continuada bajo el yugo del colonialismo. Con el apoyo del gobierno colombiano las potencias, se volcaron en la región disputándose la construcción de la comunicación interoceánica, obra que finalmente terminarían los Estados Unidos, ante la ruina de la compañía francesa totalmente dependiente de los abastecimientos de maquinaria, suministros y mano de obra comercializados por los norteamericanos que así garantizaron para ellos la pertenencia, explotación y poder sobre la región.

Desde el choque de los tres mundos, la región constituyó el objetivo central de las potencias en la disputa comercial y por tanto político-militar por el primer lugar en el poder imperial del mundo capitalista. Como señala Luengo:

[...] los hechos, respondiendo a los principios geopolíticos y estratégicos, demostraron, a través de tres siglos, que el istmo [de Panamá] y la provincia del Darién constituían el primer objetivo de todo ataque a los dominios españoles en América, así como que cualquier ocasión que permitiese a gentes extranjeras establecerse allí, de un modo permanente o accidental, desataba sus ambiciones y era seguida antes o después, de ataques a fondo, al comprender las ventajas estratégicas que el territorio del Darién y el istmo vecino reportaban a su ocupante. De ahí la trascendente importancia que para la seguridad de nuestros territorios de América tenía el que estamos dando en llamar “problema del Darién”¹²⁹.

Por lo anterior, nos parece necesario enfatizar que desde su primer reconocimiento como lugar estratégico para los intercambios comerciales internacionales transoceánicos, la región fue fundamental para el avance mundial del capitalismo, incluso antes de la implantación de la doctrina Monroe y de la consolidación de los Estados Unidos como primera potencia económica mundial. Negar este proceso de larga duración es tanto como negar el devenir mismo del capitalismo y su paso del capitalismo mercantilista, al capitalismo industrial y financiero.

¹²⁸ JAÉN, Omar, *Population et peuplement...* p. 3.

¹²⁹ LUENGO MUÑOZ, Manuel, *Génesis de las expediciones...* pp. 350-353.

Fuentes

Fuentes primarias manuscritas

ANDRÉ Édouard, Mission au Brésil, au Pérou, en Équateur et Colombie (Cundinamarca, Llanos, Cauca, Nariño, Panama), afin de compléter les lacunes que la science présente encore en ce qui concerne ces régions, 1875, CARAN, F. 17.2933.2.

ANONYME, Côtes N. O. de l'Amérique. Extraits de divers voyages, (s.d.), CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 14.

ANONYME, Nova Isthmi Americani, qui et Panamiensis item Dariensis, Tabvla in qua Vrbes Porto Bello, Panama et Carthagena, verissimis suis locis positæ, summo studio emendata, atque ex novissimis observationibus in lucem edita a Reinero et Josva Ottens Amstelodammi, CARAN, NN 173-102.

BELLIN M., Carte de l'isthme de Panama et des provinces de Veraguas, Terre Ferme et Darién, pour l'histoire générale des voyages, 1754, Échelle de lieues communes de France, CARAN, NN 173-26.

CHEVALIER Michel et al, Rapport sur le projet de canal interocéanique dans l'isthme du Darién et Recueil de pièces relatives aux travaux de la Société civile du canal du Darién, avril 1859 - décembre 1861, CARAN, F. 17.2914.2.

CODAZZI Agustín, Mapa que representa la parte del Darién entre Caledonia i el Golfo de San Miguel para demostrar las rutas del Señor Prévost Comandante del Vapor “ Virago ”, del Teniente Strain de la Marina de los Estados Unidos y de los señores Gisborne i Saint John el primero ingeniero civil que propuso el canal interoceánico i el segundo Teniente del Real Cuerpo de Ingenieros Británicos, formado por Agustín Codazzi Coronel de Ingenieros de la Nueva Granada que asistió de orden de su gobierno a la exploración con soldados i cargueros, Cartagena, 28 Marzo 1854, A. Codazzi. CARAN, 3 JJ 320 n° 34.

DEPARTEMENT D'AFFAIRES ETRANGERES. Dépêche N°111 à M. de Lisle. du 27 janvier 1844. Projet de percement de l'Isthme de Panama, 1843-1846. Mémoires et correspondance sur le «passage par Panama», 1846-1849, s.f. CARAN. AE. B. III 455.

DUQUESNE C. A., Extrait de rapport. Note explicative et carte de l'isthme de Darién, où se trouvent figurées les routes suivis par les ingénieurs chargés par la Compagnie de jonction des 2 Océans de faire l'exploration de cet isthme (4 pièces), Duquesne, C. A., Cal. du Génie Augustin Codazzi, 1854, CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 34.

GROS, chargé d'affaires à Bogota. Récapitulation de tentatives faites pour établir une communication à travers l'Isthme de Panama. Dépêche N°32 du 27 mars 1840. Projet de percement de l'Isthme de Panama, 1843-1846. Mémoires et correspondance sur le “passage par Panama”, 1846-1849, s. f. CARAN. AE. B. III 455.

HÉLLERT, Quelques mots sur la jonction de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique au moyen d'un canal à travers l'isthme de Darién et sur l'acquisition par la France de l'île de Coiba, située presque à l'entrée du golfe de Panama dans l'Océan Pacifique (Trois cahiers réunis et trois calques relatifs aux projets de percement), 1845, CARAN, MAR. 3 JJ 320 n° 21.

ROGER Paul André, Coup d'œil sur le territoire du Darién et sur le futur canal maritime, (s.d.), CARAN, F. 17.2914.2.

VAUGONDY Robert, Amérique méridionale Dressée sur les Mémoires les plus récents et assujettie aux observations astronomiques, 1750, À gauche : Échelles, CARAN, NN 173-28.

Fuentes primarias impresas

ANONYME, Cartes d'Amérique du Sud: Carta de la República de Colombia, Darmet Sculps. Hacq. Scrips, à Paris (XIXe siècle). Carte couvrant les territoires des actuels Panama, Équateur, Venezuela et Colombie. Relief, cours d'eau, division en départements, villes, bourgs, côtes, CARAN, NN 173-33.

ANONYME, Note sur le projet de couper l'isthme américain pour éviter la longue et périlleuse traversée par le cap Horn, Paris, Imp. de Wissener et Cie, 1863.

BLOSSEVILLE Jules de, Histoire des explorations de l'Amérique, Paris, (1832), 32p. Extrait de la Revue des Deux Mondes, T. V, pp. 281-313.

CHEVALIER Michel, L'isthme de Panama. Examen historique et géographique des différentes directions suivant lesquelles on pourrait le percer et des moyens à y employer, suivi d'un aperçu sur l'isthme de Suez, avec une carte, Paris, Librairie de Charles Gosselin, éditeur de la Bibliothèque d'élite, 1844, 182 p.

CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE, COMMISSION DE VÉRIFICATION [DU PROJET GOGORZA], Canal interocéanique sans écluses ni tunnels à travers le territoire du Darién, entre les golfes d'Uraba et de San Miguel (États-Unis de Colombie), Paris, Challamel, 1876, 27 p.

CORTEMBERT E., Coup d'œil historique sur les voyages et les progrès de la géographie 1800-1856, Lagny, Impr. de Vidal, 1856, 68 p.

FONTBONNE Gustave Joseph de, Projet d'un canal interocéanique à niveau des deux océans dans le Darién, avec carte, plans et devis à l'appui, par G. de Fontbonne, ancien officier, chef militaire d'exploration dans l'isthme du Darién en 1861, Sancerre, Aupetit, 1875, 30p., planches.

GARELLA Napoléon, Carte topographique de la partie de l'Isthme de Panama comprise entre Panama et Chagres avec le tracé de canal maritime proposé pour la jonction de l'Océan Atlantique et de l'Océan Pacifique à l'échelle de 1 à 200.000

La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo

dressée en 1844 par Napoléon Garella ingénieur en chef au Corps Royal des Mines, gravée et imprimée par Gratia, 1845, BNF, Département des Cartes et Plans, 97C222201. Ge DD 1712, Pl. 1.

MARTIN, Francisco De et BARROT, Ferdinand. Concession de privilège pour le percement d'un canal interocéanique par l'Isthme du Darien entre le Golfe San Miguel et la Baie de Calédonie. Paris, Imp. Wiesener et Cie., le 10 décembre 1860. CARAN. F.17.2914.2.

MENU DE SAINT-MESMIN Ernest, Le percement de l'isthme américain, Paris, Imprimerie P. A. Bourdier, 1865, 31 p. Extrait de la Revue Nationale.

PUYDT Lucien de, L'isthme américain et le Canal colombien. Notice sur un projet de canal entre les deux océans par la province du Darién (États-Unis de Colombie), Paris, Imprimerie de Poitevin, 1863, 51 p.

PUYDT, Lucien de, Mission d'exploration dans l'intérieur de la Colombie. Correspondence. Account of scientific explorations in the isthmus of Darien in the years 1861 and 1865, with a map. London, Clowwes and Sons, 1868, 42 p., CARAN, F. 17.2999.

RECLUS, Armand, Le Canal Interocéanique et les explorations dans l'isthme américain. Conférence faite à la Société de géographie commerciale, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1879, 31p. Extrait de la Revue maritime et coloniale.

WYSE, Lucien N. B., Canal Interocéanique 1877-1878. Rapport sommaire de la Commission Internationale D'Exploration, Paris, Imp. Centrale des Chemins de Fer, A. Chaix et Cie., 1878, 26 p., CARAN, F. 17.3014.B.

WYSE, Lucien N. B., Le canal de Panama, l'isthme américain, explorations, comparaison des tracés étudiés, état des travaux, Ouvrage contenant une grande carte de l'isthme colombien, un plan panoramique du canal de Panama supposé achevé, un tableau synoptique des divers projets dressés spécialement par Lucien N. B. Wyse, Paris, Hachette, 1886, 403p.

Artículos

ARAÚZ, Celestino Andrés. "Un sueño de siglos: El Canal de Panamá". En: *Revista Tareas* no. 123. Panamá, mayo-agosto 2006. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>

AROSEMENA Justo, "Examen sobre la franca comunicación entre los dos océanos", Bogotá, José A. Cuella, 1846. En BANCO DE LA REPÚBLICA, *Pensamiento constitucional del Istmo de Panamá 1886. Centenario de la Constitución*, Bogotá, Banco de la República, 1996, 350 p. Colección Bibliográfica Banco de la República. Historia de Colombia.

LUENGO MUÑOZ Manuel, “Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-6. Biblioteca Nacional, Departamento de Mapas y Planos, Mapas y Manuscritos procedentes del Depósito Hidrográfico de la Marina, carpetas 169 et 170”, En *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1961, XVIII, pp. 333-416, Incluye: “Mapa del Darién e inmediaciones”.

MELO Jorge Orlando, “La conquista 1500-1580”, En MELO Jorge Orlando, (dir.) *Historia de Antioquia*, Medellín, Presencia, 1988, pp. 41-52.

Libros

ANÓNIMO, *Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país. Adaptada para todo lector en general y para el comerciante y colono en particular*, Bogotá, Banco de la República, 1974, Tomo I: Colombia 1822, 435 p.

BELLECH Christine, *Les premières relations diplomatiques et économiques entre la France et les principaux ports de l’Atlantique en Colombie de 1830 à 1889*, Dir. de thèse M. Albert García, Université Paris X - Nanterre, Centre de Recherches latino-américaines, Doctorat d’études latino-américaines, 1982, 314 p.

BOUSSINGAULT, *Memorias 1824-1830*. Bogotá, Banco de la República, 1985, Tomo IV, 177 p.

DUVIOLS Jean-Paul, *L’Amérique espagnole vue et rêvée. Les livres de voyages de Christophe Colomb à Bougainville*. Jouve, Éditions Promodis, 1986, 489 p.

GUICHARNAUD-TOLLIS Michèle, *Regards sur Cuba au XIXe siècle. Témoignages européens*, Paris, Harmattan, Coll. Recherches et Documents Amériques latines, 1996, 360 p.

HUMBOLDT Alejandro de, *Cartas americanas. Compilación, prólogo, notas y cronología por Charles Minguet*, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1989, 308 p.

JAEN Omar, *Population et peuplement dans l’isthme de Panama du XVIe siècle à 1920*, Dir. de thèse M. Pierre Monbeig, Université de Paris I, Panthéon – Sorbonne, Faculté de lettres et sciences humaines, Doctorat d’état, 1975, 903 p.

LEMAITRE Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia. Una historia que parece novela*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972, 724 p.

MARCEL Gabriel, *Quatrième Centenaire de la Découverte de l’Amérique : Catalogue des Documents Géographiques exposés à la Section des Cartes et Plans de la BNF*, Paris, 1982.

PARSONS James, *Urabá: salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de la colonización*, Medellín, Ed. Banco de la República - Corpourabá, (s.d.).

La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo

PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique, *Alejandro de Humboldt en Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1981, 270 p.

RUIZ, Luz Nidian, *La sécession de Panama à travers les sources diplomatiques en France*, Doctorat 3e cycle, Paris I, 1987, Dir. François Xavier Guerra.

SUÁREZ PINZÓN, IVONNE, *Le regard français sur l'Autre. L'exemple du Panama et du Darién au XIXe siècle*. Lille, Atelier National de Reproduction des Thèses, Doctorat Nouveau Régime, Université de Lille III, 2004. ISSN 0294-1767 4250.42194/04. Microfiches.

URIBE DE H. María Teresa, *Urabá: ¿Región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*, Medellín: INER - Corpourabá, 1992, 261 p.

VEGA CANTOR, Renán, JÁUREGUI G., Sandra y ORTIZ V., Luis Carlos, *El Panamá colombiano en la repartición imperialista*. Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, 303 p., p. 31-32.

WAFER, Lionel, *Viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién (Cuatro meses entre los indios)*. Traducidos y anotados por Vicente Restrepo, Panamá, Imprenta de la Academia, 1960, 128 p. ill.

WYSE, Lucien Napoléon. *El canal de Panamá, el istmo americano, exploraciones, comparaciones de trazados estudiados, negociaciones y estado de los trabajos*, Panamá, Revista Lotería, 1958, 317 p.

FECHA DE RECEPCION: 22/02/2011
FECHA DE ACEPTACION: 16/08/2011